رحلة

كلية الآداب إلى ساحل البحر الأحمر

وبعض مناطق الآثار بالصعيد

---

٢٧ يناير ١٩٣٩ — ٥ فبراير ١٩٣٩

دراسات جغرافية تاريخية

لبعض أعضاء هيئة التدريس بكلية الآداب

مطبعة الاعتماد بشارع حسن الأكبر بمصر

١٩٣٩م — ١٣٥٨ﻫ

إهداء الكتيب

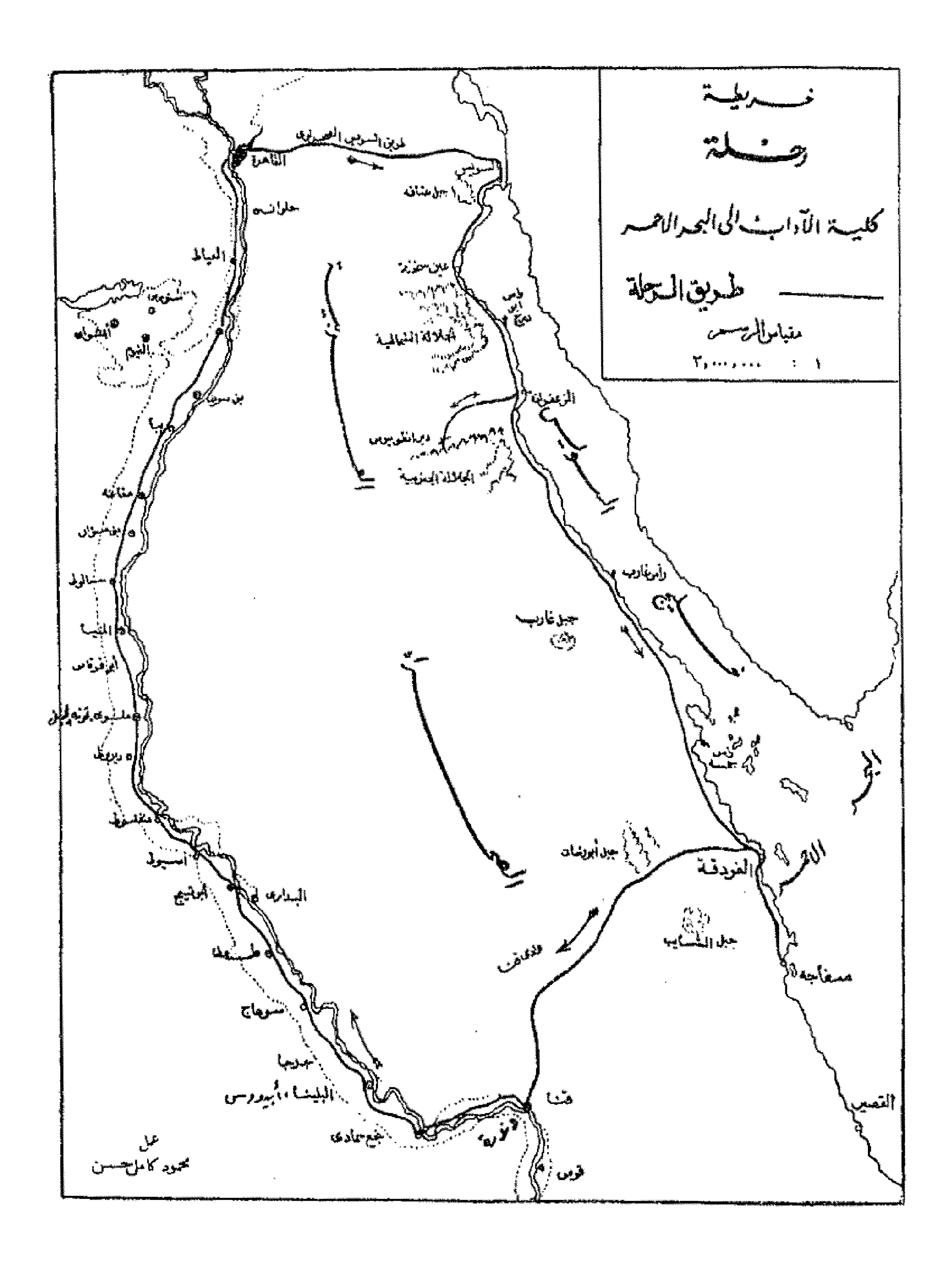
إلى الدكتور طه حسين بك

صديق الكلية الأمين، الذي تولاها برعايته وخصها بعنايته، وأخلص لها الجهاد حتى بلغ بها مكانتها، أهدي هذا الكتيب، اعترافا بما أسلف من جهود طيبة، وتقديرا لما قدم من خدمات موفقة، كان من بينها تلك الرحلات الخمس الطوال التي نظمها إلى:

شرقي الأردن وفلسطين، والحجاز، والسودان، وواحة سيوه، والبحر الأحمر وبعض مناطق الآثار بالوجه القبلي.

محمد شفيق غربال

٣ سبتمبر ١٩٣٩



خريطة
رحلة
كلية الآداب الى البحر الاحمر
طريق الرحلة
مقياس الرسم
١ : ٣،٠٠٠،٠٠٠
طريق السويس الصحراوي
القاهرة
السويس
جبل عتاقة
حلوان
العياط
عين سخنة
الجلالة الشمالية
الفيوم
سنورس
بني سويف
الزعفرانة
دير انطونيوس
الجلالة البحرية
مغاغة
بني مزار
سمالوط
المنيا
أبو قرقاص
رأس غارب
جبل غارب
ملوي
ديروط
منفلوط
أسيوط
جبل أبو دخان
الغردقة
البداري
أبو تيج
جبل الشايب
طهطا
سفاجة
سوهاج
جرجا
البلينا - أبيدوس
نجع حمادي
قنا
قوص
القصير
البحر الاحمر
عمل
محمود كامل حسن

أعضاء الرحلة

١ — مدرسو الكلية وموظفوها وأسراتهم

١ —	الأستاذ شفيق غربال	أستاذ التاريخ الحديث
٢ —	حرم الأستاذ شفيق غربال	
٣ —	مراد شفيق غربال	
٤ —	الأستاذ عبد الحميد العبادى	أستاذ التاريخ الاسلامى
٥ —	الدكتور أبو العلا عفيفى	مدرس الفلسفة
٦ —	الدكتور ابراهيم نصحى	مدرس التاريخ القديم
٧ —	الأستاذ زكى على	» » »
٨ —	المستر وليامز	مدرس اللغة الانجليزية
٩ —	حرم المستر وليامز	
١٠ —	المستر شبارد	مدرس اللغة الانجليزية
١١ —	الأستاذ ابراهيم أمين	مدرس مساعد بقسم اللغة العربية
١٢ —	الدكتور حسن عثمان	» » » » التاريخ
١٣ —	الأستاذ أحمد عزت عبد الكريم	» » » »
١٤ —	» توفيق الطويل	» » » الفلسفة
١٥ —	» ابراهيم أحمد رزقانة	» » » الجغرافيا
١٦ —	المدموازيل جيتا	المثقفة بالكلية
١٧ —	» جارديه	المستمعة بالكلية

ب — خريجو الكلية طلاب درجة الدكتوراه أو الماجستير

١٨ — أحمد أحمد الحتة افندى	(مدرس بالقبة الثانوية) وطالب لدكتوراه التاريخ
١٩ — توفيق اسكندر »	(مدرس بفاروق الأول الثانوية) وطالب لماجستير التاريخ
٢٠ — محمد محمد توفيق »	(موظف بدار المحفوظات المصرية) وطالب لماجستير التاريخ

حـ — طلاب قسم الليسانس ومعهد الآثار

قسم اللغة العربية :

٢١ — محمد حسن الزيات افندى	سنة رابعة
٢٢ — محمد محمد النويهى »	» »
٢٣ — الآنسة رفيعة الخطيب	سنة ثانية
٢٤ — مطظفى عبد الوهاب افندى	» أولى

فرع اللغة الانجليزية :

٢٥ — الآنسة أمينة فهمى	سنة رابعة
٢٦ — » أمينة لطفى	» »
٢٧ — » بهية لطفى	» »
٢٨ — حامد سعيد افندى	» »
٢٩ — حسين أحمد عبد الحفيظ افندى	» »
٣٠ — زكى الشريعى افندى	» »
٣١ — عبد الحميد يونس »	» »

٣٢ — متولى نور افندى	سنة رابعة
٣٣ — حسين لطفى المنفلوطى افندى	« ثانية
٣٤ — الآنسة خيرية حسن فهمى	« «
٣٥ — « سنية حسن السيد	« «
٣٦ — عباس راجى افندى	« «
٣٧ — الآنسة علية حسين	« «
٣٨ — « وهيبه عبد الرحمن	« «
٣٩ — « تماضر توفيق	« أولى

فرع اللغة الفرنسية :

٤٠ — محمود عاشور افندى	سنة ثالثة
٤١ — ايلى اسرائيل «	« ثانية
٤٢ — الآنسة عايدة نصر الله	« «
٤٣ — « مارى فهمى	« أولى
٤٤ — مراد مليكه غالى افندى	« «
٤٥ — يحيى سعد «	« «

فرع الدراسات القديمة :

٤٦ — جاك كوهين افندى	سنة ثالثة
٤٧ — الآنسة أمينة طه حسين	« ثانية

قسم التاريخ :

٤٨ — فهمى ويصا افندى	سنة رابعة
٤٩ — أحمد عبد الرحمن الغوابى افندى	« ثالثة
٥٠ — الآنسة زينب محرز	« «

٥١ —	الآنسة وفية أحمد عزى	سنة ثالثة
٥٢ —	« أمثال على	« أولى

قسم الجغرافية :

٥٣ —	أنور اقلاديوس افندى	سنة رابعة
٥٤ —	محمد جمال الدين مختار غانم افندى	« «
٥٥ —	يوسف حبيب افندى	« «

قسم الفلسفة :

٥٦ —	الآنسة سامية المغربى	سنة ثانية
٥٧ —	حسن كنج افندى	« أولى
٥٨ —	الآنسة علية محمود حسين	« «
٥٩ —	« فلور مرزوق	« «

معهد الآثار الاسلامية :

٦٠ —	جمال محرز افندى	سنة أولى

فرع الكلية بالاسكندرية :

٦١ —	الآنسة جلاديس مترى	سنة أولى
٦٢ —	محمدين السعران افندى	« «

مراحل الرحلة

الجمعة ٢٧ يناير ١٩٣٩ : قمنا من ميدان الأوبرا فى منتصف الساعة التاسعة ، ووصلنا مدينة السويس فى الساعة الثانية عشرة ، ثم استأنفنا السير من السويس فى منتصف الساعة الثانية . وحوالى الغروب أقمنا خيامنا بين الجبل وساحل البحر ، حيث بتنا فى منطقة قريبة من « العيون السخنة » .

السبت ٢٨ يناير ١٩٣٩ : استأنفنا السفر فى منتصف الساعة التاسعة ، فوصلنا فنار أبى الدرج فى الساعة الحادية عشرة حيث قضينا هناك ساعة ، ثم سرنا بغية الوصول إلى دير سانت أنطونيوس رأساً ولكننا لم نستطع ذلك لأن السيارات كانت تغوص فى الرمال بين لحظة وأخرى ؛ وأخيراً بعد جهد شاق وصلنا فنار الزعفرانة بعد الغروب ، حيث قضينا ليلتنا وتركنا العربتين المحملتين بالخيام والمأكولات غائصتين فى منطقة بعد فنار أبى الدرج بقليل . ولم يمكن احضارهما إلا فى اليوم التالى .

الأحد ٢٩ يناير ١٩٣٩ : وصلتنا عربتا النقل فى منتصف الساعة الحادية عشرة . وبعد تناول طعام الغذاء غادرنا فنار الزعفرانة فى الساعة الواحدة ، فوصلنا دير سانت أنطونيوس فى ساعتين ونصف ، ثم غادرنا الدير فى الساعة الرابعة وعدنا للزعفرانة ، حيث قضينا ليلة أخرى بها .

الاثنين ٣٠ يناير ١٩٢٩ : استأنفنا السير فى الصباح بغية الوصول إلى الغردقة فوصلنا رأس غريب فى الساعة الرابعة ، وقضينا به نصف ساعة ، ثم تابعنا السفر طول الليل .

فوصلنا إلى محطة الأحياء المائية بالغردقة فى الساعة الثالثة بعد منتصف الليل ، لأننا ضللنا الطريق أكثر من مرة .

الثلاثاء ٣١ يناير ١٩٣٩ : قضينا هذا اليوم بمحطة الأحياء المائية ، كما زرنا مدينة الغردقة نفسها .

الأربعاء أول فبراير ٩٣٩ : قمنا فى الصباح إلى سفاجة فوصلناها فى منتصف الساعة الواحدة ، ثم غادرناها عائدين إلى الغردقة فى الساعة الخامسة حيث قضينا بها ليلة ثالثة .

الخميس ٢ فبراير ١٩٣٩ : غادرنا الغردقة فى الساعة الثامنة صباحاً فوصلنا قنا فى الساعة الثانية بعد الظهر ، وبعد تناول الغذاء عبرنا نهر النيل إلى البر الغربى حيث زرنا معبد دندرة ، ثم عدنا بعد الغروب إلى البر الشرقى ، حيث بتنا فى المدرسة الثانوية بقنا .

الجمعة ٣ فبراير ١٩٣٩ : غادرنا قنا فى الساعة التاسعة صباحاً فوصلنا البلينا فى الساعة الواحدة بعد الظهر ، وزرنا فى الحال معبد سيتى الأول فى أبيدوس ، ثم استأنفنا السفر فى الساعة الرابعة فوصلنا جرجا عند الغروب حيث بتنا بها فى مدرسة رزق الله مشرقى .

السبت ٤ فبراير ١٩٣٩ : غادرنا جرجا فى الساعة الثامنة صباحاً فوصلنا أسيوط فى الساعة الواحدة بعد الظهر ، ثم تركنا أسيوط فى الساعة الرابعة مساء فوصلنا ملوى فى الساعة الثامنة مساء ، ثم استأنفنا السفر من ملوى فى الساعة التاسعة قاصدين تونة الجبل فوصلناها عند منتصف الليل . وقضينا ليلتنا هناك وزرنا حفائر كلية الآداب .

الأحد ٥ فبراير ١٩٣٩ : غادرنا تونه الجبل فى الساعة الحادية عشرة إلى ملوى ومنها إلى سمالوط فوصلناها فى الساعة الثالثة مساء ، وتناولنا الغداء فى منزل زميلنا زكى الشريعى أحد أعضاء الرحلة ، ثم تركنا سمالوط فى الساعة الخامسة مساء فوصلنا القاهرة عند منتصف الليل تماماً .

رحلتنـــــــا

فى المرآة

أسفر صبح الجمعة فى السابع والعشرين من يناير ، وقد احتلّ أعضاء الرحلة ميدان الأوبرا ، وعسكروا فى منطقة تتوسط الميدان — كانت العربات المعدة لهم قد شغلتها قبيل مطلع النهار ، ثم أشرفوا على جنبات الميدان يملأ المرح نفوسهم ، وينساب النشاط فى أعصابهم ، ويثير انتباههم مرأى رئيس الرحلة الأستاذ شفيق بك غربال ، وهو يقبل سريعا ويدبر خفيفا ، بَاسِم الثغر فى سرواله القصير ونشاطه الموفور .

وترقب الجميع مقدم العميد — الدكتور طه بك — إلى ساحة الأوبرا ليودع أبناءه قبل الرحيل ، فلما أقبل عليهم خفّوا لاستقباله ، وسارعوا للحفاوة به ، شاكرين له هذا الفيض المألوف من عطفه وحنانه . .

وانطلقت فى طريق السويس خمس عشرة سيارة صغيرة ، وعربتان كبيرتان تحملان طعام الأعضاء وشرابهم وخيامهم وسائر ما يحتاجون إبان أيام الرحلة العشرة ، ومع الطعام والشراب أربعة من الخدم والطهاة ... نعم قد صحب الرحلة طاهيان على الرغم من اقتراح ظريف ، عرضه أستاذنا الدكتور طه فى اجتماع عقده الأعضاء قبل قيام الرحلة بيوم ليزودهم بنصائحه وإرشاداته ، إذ قال حين عرض ذكر الطهاة : ولماذا الطهاة . . ؟ الرأى عندى أن يقوم الطالبات بأعداد الطعام ، وأن يؤدى الطلبة عمل « المرمطونات » - النُّدل - فقال لعزته أحد الطلبة : ومن يتولى أكل الطعام .. ؟ قال : يتولاه الأساتذة . . . !

وفى منتصف الساعة الثانية بعد ظهر اليوم نفسه بارحنا السويس ، واتجهت بنا السيارات فى طريق صحراوى ممتع ، ثم انطلقت إلى الجنوب محاذية فى مسيرها شاطىء البحر الأحمر ، وتأهبت « فرقة التفاريح » فى عرباتها لأعداد

الأناشيد والأغانى التى يصفون فيها أول يوم من أيام الرحلة — فيتناولون بالفكاهة الحلوة والنكتة اللاذعة ما يشاهد الأعضاء من مناظر ، وما يقع لهم من أحداث ، وما يلفت النظر فيهم من تصرفات ...

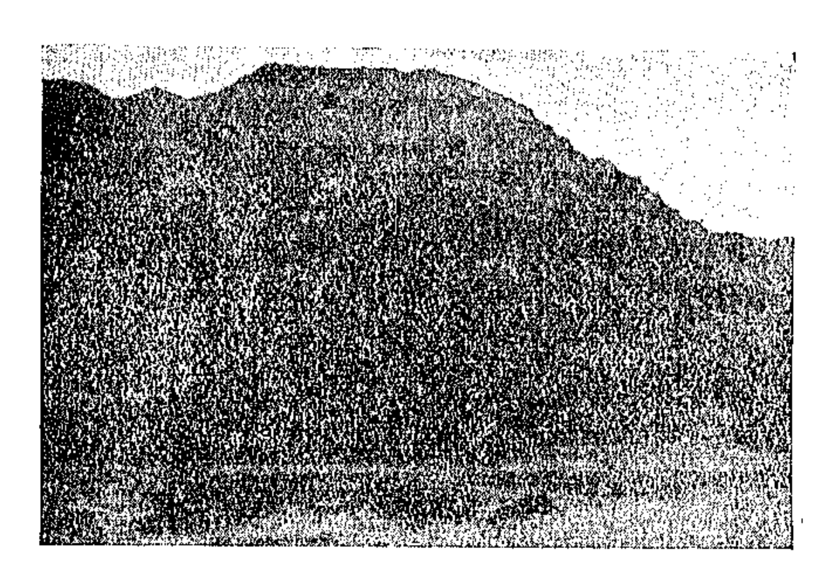


الأستاذ شفيق غربال

ومر الركب فى طريقه بالعيون الساخنة ، وعلى كثب منها والسيارات منطلقة فى طريقها تنهب أرض الصحراء حيناً وتترفق بها أحياناً ، قد حطّ الليل رحاله ، ونشر على الصحراء الرحب جناحه ، فنزل الركب فى منطقة تقع بين الجبل وساحل البحر وعسكر فيها الأعضاء ...

وقد ضاق أحد أصدقائنا بهذا الليل الذى اضطرنا مقدمه إلى أن نمر بالعيون الساخنة دون أن نقف عندها ونطيل الوقوف لكى نسرح الطرف فى جمالها الفتان ، ولكن الدكتور نصحى قد خفف عن الصديق ألمه ، وكشف له عن حقيقة هذه العيون فاذا هى عيون عادية إلى أقصى الحدود ، لا يلتف

حولها الرمش الطويل ، ولا يعلوها الحاجب الجميل ، ولا يزينها الكحل البديع ، وليس فى طرفها حَوَرٌ قتال ولا سحر فتان ، ولا شىء قط مما ظنه الشعراء جميعا — قدماء ومحدثون ..!



جبال الفلالة الشمالية قرب العيون الساخنة ، حيث قضى أعضاء الرحلة الليلة الأولى

أقام الاعضاء خيامهم فى المنطقة التى أسلفنا الاشارة إليها منذ حين ، وانطلقوا يتجولون على شاطىء البحر ويسرحون الطرف فى رحاب هذه هذه الطبيعة التى استطاعت أن تفتن بجمالها الشعراء فى شتى العصور ، ولكنها —والحق يقال — قد عجزت عن أن تفتن أعضاء الرحلة حتى تنسيهم الجوع الذى كانوا يحسونه ..! أجل فقد قيل لأعضاء الرحلة هاتوا طعام ظهر اليوم الأول معكم فلن تذوقوا طعام الرحلة إلا فى المساء — والحكمة فى هذا علمها عند الله وعند الأستاذ شفيق بك — وظن أن العشاء سيكون « عندما يأتى المساء » .. ولكن المساء قد أتى وأطال المقام بيننا حتى ضقْنا به وضاق بنا ... ولا عشاء هناك ... وفرقة التفاريح تطلق حناجرها بين الحين والحين بهذه الأغنية التى لا يُعرف لها وزن وإن كان فيها بعض التعبير عما يحسون : « احنا جعنا . عاوزين ناكل . ياطباخين فين العشا . الأكل طاب واستوى وليه ماجاش العشا ... » .

وأخيرا سرى بين خيام المعسكر نبأ العشاء . واهتزت الخيام من فرط الرضا والاطمئنان ، ولكن الأعضاء تبينوا بعد قليل أن هذا النبأ إشاعة ...! وكان الأستاذ زكى على « معاون الاعاشة » كلما استفسر منه الاعضاء عن العشاء أخذ « يغذيهم » بالاطمئنان ويزودهم بالصبر ، ويؤكد لهم أن العشاء آت لاريب فيه ... وقد رأى ثلاثةً منا يلازمهم الصمت ويحويهم الهدوء ، فأخفى مظهرهم ماانطوى عليه نفوسهم من سغب وضيق فَسرَشاهمْ بقليل من الخس الذى بقى بعد إعداد « السلطة » عساهم ينتشرون بين الأعضاء ، ويؤكدون لهم اقتراب موعد العشاء . ورغم أن هؤلاء الثلاثة قد قبلوا الرشوة شاكرين وانصرفوا عنه راضين ، إلا أنهم لم يؤكدوا لزملائهم اقتراب العشاء لأنهم كانوا فيما يظهر لا يحسنون الترويج للاشاعات .

واشتد الطوى بأهل الوقار من أعضاء الرحلة ، فانتدبوا عن خيمتهم صديقنا محمد محمد توفيق ليتصل بالطهاة وينشد لهم بعض أناشيده الفياضة بالحماس (من نوع : طعامنا الثريد — إنه غذاؤنا الوحيد ... الجسم سمهرى ... الرأس عبقرى ...) إلى غير ذلك مما يبعث النشاط فى الطهاة ويحملهم على الاسراع فى الفراغ من إعداد الطعام فى وقت قصير ؛ ومضى صديقنا ثم لم يلبث أن عاد إلينا وأنبأنا بسر عودته السريعة وبهجته الواضحة ، فقال إنه ذهب إلى الطهاة وتهيأ لانشاد نشيد حماسى رائع — ومن عادته إذا همّ بالانشاد أن يبدأ بهز ذراعه اليمنى من الرسغ إلى الكتف هزا عنيفا ، ويحرك جسمه السمهرى ورأسه العبقرى حركة عنيفة ولكنها منتظمة ، ثم يفتح فاه ويشرع فى إنشاد النشيد .. ! والظاهر أن صديقنا قد قام بهذه التمهيدات كلها على كثب من الطهاة ، ثم همّ بانشاد النشيد وإعلانهم فى شىء كثير من القسوة والمرارة بأن طعامنا الثريد لأنه غذاؤنا الوحيد ، ولكنه لاحظ أن الآنسات قد آحَطْنَ بنضد وأخذن فى المساهمة بجد ونشاط فى إعداد الطعام ، فأوقف تحريك الجسم السمهرى ، وأرسل إليهن نظرة العبقرى ، ثم عاد إلينا .

وقصّ علينا ماشهد ، ثم سكت قليلا وسرح به الفكر طويلا ثم قال : والله ياأصحابى إن منظرهن مقبلات على إعداد الطعام لأمتع وأجمل ألف مرة من منظرهن مكبات على قراءة الكتب ..!

وبعد أن يئس الأعضاء من مجىء العشاء ، وتحول اليأس فى نفوسهم إلى اطمئنان ، واستحال القلق إلى برد واستسلام ، أشيع فى منتصف العاشرة مساء بأن العشاء سيوزع على الخيام ، وذهب مندوبو الخيام ثم عادوا وفى يد كل منهم صحفة مملوءة حساء ، ولكن الغريب حقا أن أعضاء الرحلة بعد هذا الجوع كله قد قدموا هذا الحساء إلى رمال الصحراء ..؟ قدموه إلى الرمال شرابا هنيئا بعد أن ذاقوه وعرفوا أنه مصنوع من ماء البحر الملح الأجاج ..! اطمأنوا على طعمه قبل تقديمه فما كان ينبغى أن يجودوا على الرمال بشىء مشكوك المذاق ..! والظاهر أن الأعضاء قد اكتفوا بهذا مظهراً لكرمهم مع المنطقة التى اعتزموا المبيت بها ، والتهموا بعد هذا كل ماقدم إليهم من ألوان الطعام . وشغل الطعام أعضاء الرحلة ولهاهم عن جمال الطبيعة وصرفهم عن كل شىء سوى طالب واحد ، عرفناه منذ هذا المساء نشيطا مهذبا كأحسن مايكون الشاب النشيط المهذب ، أخذ يمر بالخيام مستفسرا عما يحتاج إليه الأعضاء من خبز أو شواء — ذلك هو محمد دين السعران أحد طلبة كلية الآداب بالاسكندرية .

ولما انتهى العشاء انطلق الأعضاء إلى البحر حاملين الأطباق التى تناولوا فيها العشاء ليزيلوا عنها ماعلق بها من أدم الطعام ، ولكن مياه البحر لاتذيب الصابون ، ورمال الصحراء لاتجدى فتيلا ، وكلما أسرفنا فى العناية بغسل هذه الأطباق عرفنا أن جهودنا فى ذلك تضيع هباء منثورا ؛ حقا لقد كانت عملية الغسل أشق مامر بنا من متاعب ، لم يزعجنا الجوع ، ولم يخفنا البرد ، ولم يقلقنا ضلال الطريق ، ولم يرهبنا نوم العربات بقدر ما كان يزعجنا غسل الأطباق ..! وقد اقترح صديقنا الدكتور حسن عثمان أن نلقيها خارج الخيام

فاذا أصبح الصباح جفّ ماءها وزايلتها اللزوجة وثابت إليها النظافة ، وأيد الاقتراح « وكيل ابن حنبل » — صديقنا رزقانه — وكان معنا فى الخيمة ، قائلا : إن الشيء النجس إذا جف أصبح طاهرا ، وبالقياس المباح عند الفقهاء نقول إن الشيء القذر إذا جفّ أصبح نظيفا والله أعلم ... وسلمنا بفتواه ، ولم تزعجنا هذه القذارة بقدر ما كنا نخشى انكشاف أمرها أمام سائر الأعضاء ...!

وعدنا من غسل الأطباق فاذا فرقة التفاريح قد أشعلت النار فى وسط المعسكر وسارع الجميع إلى مجلس النار ، ووزعت الحلوى فى بداية المجلس ، ثم بدأت الفرقة تغنى وتنشد وقد أتخمها الطعام فاعتراها الركود ودب إليها النعاس ؛ وقد حاول الدكتور نصحى أن يدفع الحاضرين إلى المساهمة معها فلم يوفق كثيراً ولا قليلا ، فضاق بهم وعجب لأمرهم لأنهم آثروا الاشتراك فى رحلة البحر الأحمر وكانوا خليقين حقاً برحلة سيوه . . !!

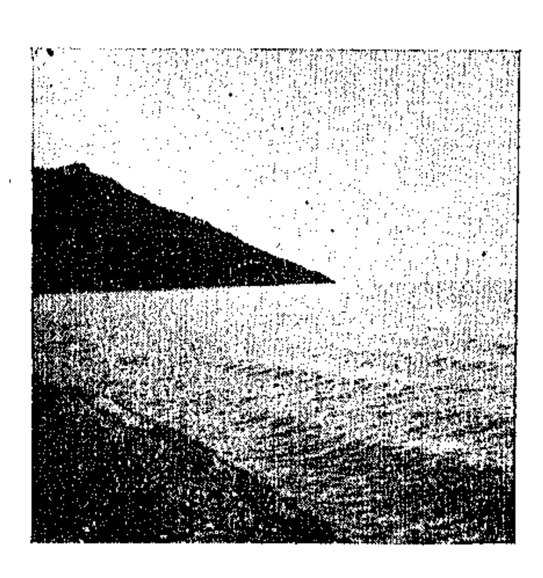
وعلى هذا فقد عدنا إلى الخيام وقد كاد الليل أن ينتصف ، ونوينا أن ننام — والاعمال بالنيات كما يقولون . كان فى خيمتنا ثمانية أطلقت عليهم « فرقة التفاريح » فيما بعد « شلة الوقار » ويشهد الله أن الوقار قد زايلهم فى هذا المساء فما كفوا عن الضحك ولا انقطعوا عن المرح حتى آذن الليل بالمغيب . وكان الاستاذ توفيق اسكندر قد بكر فى المنام فلما عادوا إلى الخيمة كانت اليقظة قد ثابت إليه ، فحملهم على السهر معه حتى أقضوا مضجع الخيام المقامة على كثب منهم وفيها خيمة الرئيس - فزارهم وألمّ بهم كما يلم الطيف فى حلم جميل ، وسألهم فى لطف بالغ عما أسلفوا من نكات ليساهم معهم فى الابتهاج والضحك .

وخذتنا سنة متقطعة من النوم ، فما كان من الميسور لأحد منا أن ينام نوماً متصلا وأصحابه إلى جواره لا يجدون وسادة يريحون اليها رءوسهم ،

فينطلق شخيرهم داوياً فى الخيمة يرج كيانها ويزلزل الارض التى يستقرون على أديمها . واستيقظنا على فرقة التفاريح تغنى داخل خيمتها ـ أو هكذا خيل إلينا ، فما كنا نسمع غناء بل تهريجا متصلا وصياحاً مستمرا لا يحمل بعضه معنى مفهوما . وكان أوضح ما سمعناه : « آه يا عاشور إن شالله تموت وتخر الدم . آه . . » ولا تكاد تسمع آه هذه حتى تسمع فريقاً آخر منهم يقول : « لالالا . . إذا الشمس طلعت واحنا فى السرير . تصحينا ماما خشية التأخير ، ونغسل وجوهنا ونسرح شعورنا ونلبس هدومنا وناخد الفطور لالا لا . لالا لا . . . »

وبارحنا خيامنا وطلعنا على الشمس يملأنا النشاط وتنساب اليقظة فى أعصابنا وتتمشى الحياة فى نفوسنا . وكأن اللحظة القصيرة التى أغفت فيها عيوننا قد ردت إلينا كل ما كان يعوزنا من راحة ونشاط .

وانطلق الاعضاء فى هذا الصباح الباكر إلى الخوان الممدود والتفوا حوله وقوفاً ليتناولوا طعام « الفطور » وفى يد كل منهم طبقان وملعقة وسكين و « شوكة » وسرعان ما فرقوا بالمدى شمل الخوان وواروا البطون ما علاه من الجبن والزيتون والحلوى والبيض وما إليه ، وتركوه نضدا ممتدا يشهد بظلم الانسان لما صنع أخوه الانسان . . . . ومن الانصاف أن نعترف بأن الامام الذى كان لا يشق له غبار فى هذا الميدان هو صديقنا عزت عبد الكريم .



شاطىء البحر الأحمر
بالقرب من منطقة العيون الساخنة

وفى الثامنة من صباح السبت (٢٨ يناير) هم الركب بمواصلة المسير ولكن رئيس

الرحلة أو قفه وأعلن الأعضاء استياءه ، وما كدنا ندهش لهذا الاستياء حتى أعلن الرئيس بأن هذا المكان الذى عسكرنا فيه وإن كان قفرا صحراويا قلما يمر به مار إلا أنه كان جميلا عند ما نزلنا به ، وقد عكرنا صفاءه وشوهنا جماله بما خلفنا فيه من فضلات الطعام وقشر البرتقال وبقايا الخس وغيره ...! وما هكذا ينبغى أن يفعل الجامعيون . . . وأحاط الأعضاء بالمنطقة صفوفا ثم أخذوا يجمعون هذه الفضلات بانتظام وحفروا لها فى باطن الارض وأشعلوا النار فيما يقبل الاشتعال منها ، ثم واروا بقيتها التراب . . .

ومضى الركب فى طريقه حتى بلغ فنار أبى الدرج فى منتصف الثانية عشرة ظهرا ، واستقر بنا المقام عنده نحو ساعة زرناه فيها وتناولنا طعام الظهر الذى وزع علينا فكان «سردينا» وجبنا وزيتونا وتونه ... ثم انطلقت بنا السيارات الى فنار الزعفرانة ، ولكن الطريق كانت رملية ، فما كانت السيارات تمضى بضع خطوات حتى تغوص فى الرمال ولا تستطيع حراكا ، ولا يكاد ركابها يترجلون لانقاذها حتى يسمعوا ضحكات زملائهم فى عربة أخرى قد لصقت بالأرض واستعصى عليها المسير ... وهكذا حتى كانت العربات فى بعض المناطق تكاد تغوص فى الرمال جملة .. وكان سائق سيارتنا أمهر السواقين وأحبهم إلى مواضع الزلل . . !! ذلك هو « الأسطى أمين » — كان معنا منذ عامين فى رحلة فلسطين وشرقى الأردن فكان مثار الضحك من أعضاء الرحلة وموضع العناية من «فرقة التفاريح» وقد أوصوا بمجيئه فى رحلة البحر الأحمر ليكون من مسليات الرحلة وبواعث البهجة فيها ..! وكان من حظنا أن نكون فى عربته ... كان ينظر إلى الطريق عن بُعد فيعرف — بفطنته — الاتجاه الرخو كما يعرف الطريق المأمون ، فيمضى إلى الأول وكأنه يتعمد المسير فى الطريق الرملى الكفيل بإيقاف عربته وتعطيلها عن المسير . . . !

وبلغنا فنار الزعفرانة بعد أن تقدم الليل وعزت مواصلة المسير ، وخلفنا وراءنا العربتين الكبيرتين غائصتين فى الرمال بما تحملان من خيام وطعام

وشراب ، فاتخذنا عرباتنا سُرُراً للنوم فيها ونحن جلوس بملابس النهار ، وأحكمنا اغلاقها اتقاء للبرد ، ونسينا طعام العشاء حتى لم يَجْرِ ذكره على لسان ؛ وما فائدة الحديث فى شأن الطعام والبحر أمامنا والصحراء من ورائنا . . ؟ والواقع أن الرحلة قد حفلت بالمتاعب ، ولكن روحها الخفيفة قد أضعفت أحساس الأعضاء بمتاعبها ، بل استبدلت بمتاعبها بهجة ولذة ومتعة ، فقد يبدو للقارىء أن نوم الانسان — المترف إلى حد ما — فى عربة جالسا بملابسه المألوفة شىء متعب ثقيل ، ولعله يدهش إذا عرف أن أحدا من أعضاء الرحلة لم يبدِ لهذا استياء ولا تبرما ؛ إن متاعب الرحلة كانت تتحول على ألسنة الأعضاء نكاتا وفكاهات ، وفى تصرفاتهم مرحا وبهجة ومتعة . . .



بعض أعضاء الرحلة يستريحون بالزعفرانة

واستيقظ الأعضاء فى الصباح الباكر وانطلقوا يتهادون على شاطىء البحر ويتجولون فى رحاب الصحراء ، ولبثت مع فريق من الأعضاء على كثب من الفنار نشغل أنفسنا بالحديث الهادىء والجدل الرفيق ، ومضت عنا الآنسة أمينة لطفى وسرعان ما عادت وأخذت فى توزيع ألوان من الحلوى « والبسكويت » ، وعبثا حاول الأستاذ العبادى والدكتور عفيفى أن يقنعاها بأن تقتصد فقد ينفع هذا يوم لا ينفع الندم . . ! وللحقيقة والتاريخ وحدهما

نقول إن الآنسة بهية لطفى لم تكن حاضرة عند توزيع هذه الحلوى . . !

وأرسل الأستاذ شفيق بك فى طلب الأعضاء ليحتسوا الشاى الذى اســـتعاره من موظفى الفنار ، ودخلنا غرفة الشاى فاستلفت نظرنا منظر الآنسة أمينة طه حسين وقد وقفت أمام مغسل فى الحجرة وشمرت عن ساعدىّ الجد وراحت تغسل فناجين الشاى وأطباقها ، ثم ترغى الصابون وتعيد الغسل ثانية وثالثة وهى لا تكاد ترى أحداً منا لفرط العناية وشدة الانهماك، ونحن وقوف ننتظر؛ فقد كان منظرها فى هذه اللحظة يؤكد لنا بانها لن تأذن قط لأحدٍ — كائنا من كان ، وبالغا ما بلغت مكانته — أن يساهم معها فى أداء هذا العمل . . . !

فنار الزعفرانة

كنت قد دخلت غرفة الشاى مع نفر من أعضاء الرحلة متأخرين ، فلاحظنا أن فى وسط الغرفة نَضَدًا فوقه كمية لا بأس بها من الكعك ، وهو بغير شك ملك خاص لاحدى الآنسات — أظنها سامية — وإن كان وضعه على النضد على هذا النحو يوهم الرائى بأنه مشاع بين الجميع ..! فأشار أحد الزملاء بأن نعتدى على هذا الكعك ولا نستفسر عن صاحبه حتى نفرغ من هذا الاعتداء ، فاذا عرفنا اسم صاحبه بعد ذلك قدمنا إليه الاعتذار عن تسرعنا فى الاعتداء قبل التأكد من وضعه على هذا النحو ، ووافق البعض على هذا بشرط أن نترفق فى العدوان ، واعترض البعض على الاقتراح وتعديله ، وهمّ البعض بتنفيذ الاقتراح فهددهم المعترضون باعلان الحقيقة ، وبهذا وحده سلم الكعك من عدوان المعتدين...! وأظن أن الأستاذ عزت عبد الكريم كان أكثرنا ضيقاً لهذه النتيجة . . . !

ولبثنا بعد هذا ننتظر مقدم العربتين اللتين تخلفتا بالطعام والخيام حتى وصلتا فى منتصف الحادية عشرة من صباح الأحد — ٢٩ يناير — ثم مضينا إلى زيارة دير القديس انطونيوس قبيل الظهر ولقينا الشيء الكثير من حفاوة وسخاء رهبانه ، الذين جالوا بنا فى أهم أنحائه . وقد كان من أعجب ما رأيناه فى هذا الدير ، تلك العين التى تنبع فى أحد جوانبه فتستل من الأرض الحجرية ماء نقياً ، يمكنهم من العيش فى رحاب هذه الصحراء الرهيبة . ثم عدنا إلى الزعفرانة عقب الغروب . وفى صباح الاثنين (٣٠ يناير) كان عيد الأضحى فانطلقت بنا السيارات إلى الغردقة ، ومررنا فى الرابعة مساء بمدينة غريب — أو غارب كما يسميها أهلها — وأقمنا بها نحو ساعة عرفنا منها أنها مدينـــــة صغيرة حديثة العهد قد أدى إلى نشأتها كشف ينابيع جديدة للزيت ، وينبغى أن نشير مع الأسف إلى أن الشركات الاجنبية — والاجنبية وحدها — هى التى تنقب عن الزيت والسماد وما إليهما فى هذه المناطق المصرية .

ولم نطل المقام فقد وطدنا العزم على مواصلة المسير مساء حتى نبلغ الغردقة، ومضينا فى سبيلنا لا يعوقنا ليل ولا تعرقل مسعانا وعورة الطريق ، ولـكن العربات قد ضلت طريقهـــــا وأخذت تتسابق فى الغوص فى جوف الرمال وتتنافس فى التعمق فى باطنها حتى أجهدنا إنقاذها إجهاداً عظيما ، ولم نقو على إنقاذ العربتين الكبيرتين فخلفناهما وراءنا بما تحملان من خيام وطعام وشراب . وفى منتصف العاشرة من مساء يوم العيد كنا فى قلب الصحراء ، نعانى البرد ولا نكاد نحس له لذعا ، ونعرف انا ضللنا الطريق ولا نكاد نشعر بأن للتيه رهبة أو روعا ، ونعلم أنا لم نذق منذ الظهر طعاماً ولا نكاد نحس بأن للجوع ألماً ؛ كان يملأنا المرح ويحنو بنا الرضا ولا يطوف بخواطرنا إلا الأمل الباسم ، ولا يتردد على ألسنتنا إلا الفكاهة الحلوة أو النكتة اللاذعة . وقد كان فى عربة الدكتور نصحى مذياع — راديو — فالتففنا حولها ننصت

إلى أم كلثوم وهى ترسل إلينا أنغامها الحلوة على جناح الأثير ، وسمعنا المنصتين إليها فى القاهرة يطلقون حناجرهم بالهتاف لها ، وإعلان الأعجاب بها كلما انتهت من غناء فقرة من فقراتها ؛ فلاحظ صديقنا « الزيات » أننا ننصت إليها فى وقار لا مبرر له ، وأن من واجبنا نحن أيضاً أن نحييها بالتهليل والضجيج ؛ ولكن الآنسة أمينه فهمى لم ترقها هذه الملاحظة فقالت : وعلام نحييها .. ؟ إن الذين يحيونها الآن — فى مساء عيد الاضحى — قد أكلوا فى الظهر « كبدة » وفى المساء « لحمة » ، وقد مكنهم هذا من التمتع بجمال صوتها وحسن أنغامها ، وسيعودون إلى بيوتهم بعد الأنصات إليها فينامون نوماً مريحاً هادئاً لذيذاً ، فلماذا لا ترتفع ألسنتهم بتحيتها .. ؟ أما نحن فلماذا نحييها .. ؟ جوع وبرد وضلال طريق ونوم متعب ، والأغانى الجميلة لا تشبع الجائع ولا تدفىء البارد ولا تهدى الضال ولا تريح المتعب .... ! وذلك رغم ما كانت تبديه الآنسة من فرط الرضا بالرحلة والاغتباط بمفاجآتها .

وما كدنا ننقذ العربات التى غاصت فى الرمال حتى أقبل علينا من فضاء الصحراء اثنان من الأمريكان وتطوعا لمعونتنا وبذلا من الجهد ما يستحق الثناء .... وواصلنا المسير طوال الليل — ونحن أيقاظ — ولم نبلغ محطة الغردقة إلا فى مستهل الرابعة صباحاً .. ! ومن الخير أن نقول إن صديقنا الأستاذ ابراهيم أمين قد قام فى هذه الليلة بمهمة نائب الرئيس — أو صبى الرئيس كما أطلقت عليه فرقة التفاريح — فأحسن القيام بها وأداها على أكمل وجه مستطاع ، وقد كان — كعادته — يجمع بين الظرف والنشاط وحسن التصرف — وأسفر الصبح فاذا نحن أيقاظ نعجب لما نحسه من نشاط ومرح واطمئنان ، ولبثنا بغير طعام حتى وزع علينا الدكتور كامل منصور أحد أساتذة كلية العلوم شاياً وبلحا .

ومن الخير أن نقول الآن إن هذا الروح الطيب الذى كان يشيع فى نفوس الأعضاء طوال الرحلة — ولا سيما إبان الأزمات —

مرَدُّه، أولا وآخراً إلى رئيسها الأستاذ شفيق بك، إن لكلماته القليلة وتصرفاته الحازمة أثرها فى نفوس الأعضاء؛ إنه لا يُشعر أحداً برياسته، ومع ذلك لا تجد أحداً فى الرحلة إلا وهو شديد الشعور بهذه الرياسة فى كل لحظة؛ إنك لا تراه طوال الرحلة إلا كما ترى الأعضاء الذين ينطوُون على أنفسهم ولا يكادون يظهرون إلا لماما، ومع ذلك فأنت عميق الأحساس بأنه مصدر كل حركة ومبعث كل نشاط طوال أيام الرحلة. إنه يبدو — فى بعض الأحيان — وكأنه على غير اتصال بتيارات الرحلة واتجاهات أفرادها، ومع ذلك فهو أشد أعضائها عرفاناً بها وسيطرة على أحداثها وتوجيهاً لتياراتها... إن شخصيته بما جمعت من ظرف ورقة وحزم وحكمة، لتخلع على الرحلة بهاء وبهجة، وتذيب فى لمح البصر كل ما من شأنه أن يعكر الصفو أو يبعث الضيق أو يقيد من طلاقة النفس وحريتها...

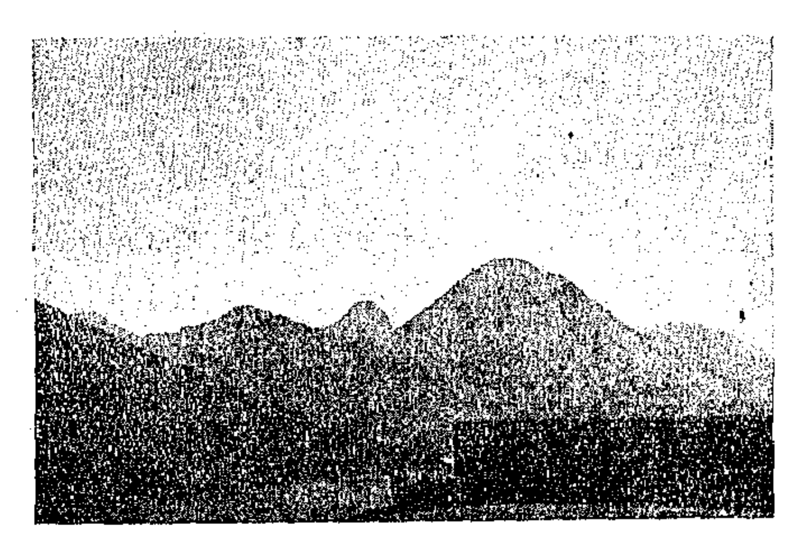
وقضينا سحابة النهار (الثلاثاء) فى محطة الأحياء البحرية لكلية العلوم بالغردقة، وهى تقع على مرفأ جميل ممتع؛ واتصلنا إبان النهار بأهل الغردقة نستطلع أنباءهم، فقيل لنا إن عيون الزيت قد كادت أن تنضب، ولهذا شدَّ الكثير من أهلها رحالهم إلى مدينة غارب الحديثة، وذلك لا يكلف الناس كثيراً، فانهم لا يعنون بإقامة البيوت الفخمة ولا يدفعون للأرض المقامة عليها ثمنا. ولقد فرح أهل البلد بوجودنا وتأهبوا لخدمتنا فى سذاجة بالغة، وسألنا أحد الباعة هناك عندما عرف أننا من القاهرة عن خاله «الحاج على»! ورد عليه أحدنا قائلا إنه بخير ويهدى إليك السلام..! وهم يستوردون ماء الشرب والخضروات وسائر ما يحتاجون من السويس أو قنا فى المراكب والسيارات؛ ولهذا يكاد طعامهم وشرابهم أن يكون على قدر حاجتهم، حتى لقد طلب إلينا مدير المحطة أن ننبئه بما نحتاج إليه من زاد قبل موعده بيوم على الأقل..!

وحضر مجلس النار فى هذه الليلة الدكتور مشرفه بك عميد كلية العلوم

والدكتور كامل منصور أحد أساتذتها ، وبعد أن بدأت فرقة التفاريح أناشيدها بنحو دقيقتين أقدم عبد الحميد يونس ، فمال الدكتور مشرفه بك على جاره وهمس فى أذنه قائلا : إن هذا الشاب يستطيع أن يحدثك بالانجليزية بضع دقائق حديثا متصلا كله Nonsense ؛ قلت بل يستطيع أن يحدثك بالعربية بضع دقائق حديثا طويلا متصلا جذابا ممتعا كأحسن ما يكون الحديث الممتع الجذاب ، ولكنه تافه فارغ كأعذب ما يكون الحديث التافه الفارغ .
وقد كان فضلا عن نشاطه الملحوظ فى إقامة الخيام وسائر ما تتطلبه المعسكرات، روح فرقة التفاريح ومبعث الحيوية فى أعضائها ، وهو صورة ناطقة للفرقة كلها ؛ فانك حين تنصت إليهم يتحدثون فى احد الموضوعات تحس — إذا كنت حديث العهد بهم — أنهم مقدمون على حديث جدى بعناية تحملك على الانصات الى حديثهم، وذكاء يغريك بمناقشتهم ويشوقك إلى معرفة آرائهم، ولكنك لا تلبث حتى تعرف أن حديثهم ينتهى حيث بدأ ويبدأ حيث ينتهى ويدور فى حلقة مفرغة لا أول لها ولا آخر . . . اذكر انى كنت ذات صباح فى خيمة هذه الفرقة ، ووجّه جاك سؤالا من أسئلته « العميقة » فأخذوا جميعا يتعاونون على إجابته . فقال متولى نور : آه قلت لى ليه — تعجبنى أسئلتك — ثم راح وبقية زملائه يدورون حول السؤال ويجيبون عليه إجابات يخيل إليك أنها على شىء من العمق ؛ ولبثت الحال على هذا حتى هممت بالانصراف وعاشور يقول لجاك : برده نرجع ونقول ليـــه . . ؟ فأوصيتهم بأن ينبئونى عن الرأى الذى ينتظر أن يستقروا عليه فيما بعد ، ثم تركتهم وانصرفت معجبا بمهارتهم الفذة فى هذا الصدد . . .

وإذا ذكرت البحر والغردقة طافت بخاطرى صورة الأستاذ العبادى وهو يلاطم أمواج البحر بمنكبيه العريضتين ، ويشيع الدهشة فى نفوس الأعضاء الذين أعجبهم منظر هذا المزيج من الوقار والحكمة والرزانة والهدوء وهو فى البحر يغوص حينا ويطفو أحيانا ، ويسبح على ظهره طورا

وعلى بطنه أطوارا ، وإلى جانبه الدكتور عفيفى الذى ما شك أحد حين رآه فى ثوب البحر بجسمه الرياضى السمهرى أنه سباح ماهر ممتاز ، فلما همّ بالقاء نفسه فى أحضان الموج رأيناه يجلس على حافة الشاطىء ، ويرسل رجليه أولا ثم ينزل إلى البحر فى هدوء فلسفى واضح ، ثم يقف على كثب من الشاطىء متأملا « منطق » هذا الكون ، ثم يرش بالماء جسمه بيده اليمنى حتى إذا أدركها النصب استبدل بها يده اليسرى ، وهكذا حتى يترك البحر ويعود إلى ارتداء ملابسه . . . ! وعلى كثب منه نرى الدكتور نصحى منصرفا إلى معا كسة أعضاء الرحلة وهم جلوس على لسان ممتد على سطح الماء إلى مسافة بعيدة ، يغافلهم ثم يرشهم بالماء ويختفى تحت اللسان ويتلقى منهم النكات ويردها إليهم فى سرعة ملحوظة ، وعلى مقربة منه نرى الدكتور حسن عثمان يوهم الحاضرين بأنه سباح ممتاز لا يدانيه أحد حتى « كنج » خير أعضاء الرحلة قدرة على السباحة .!

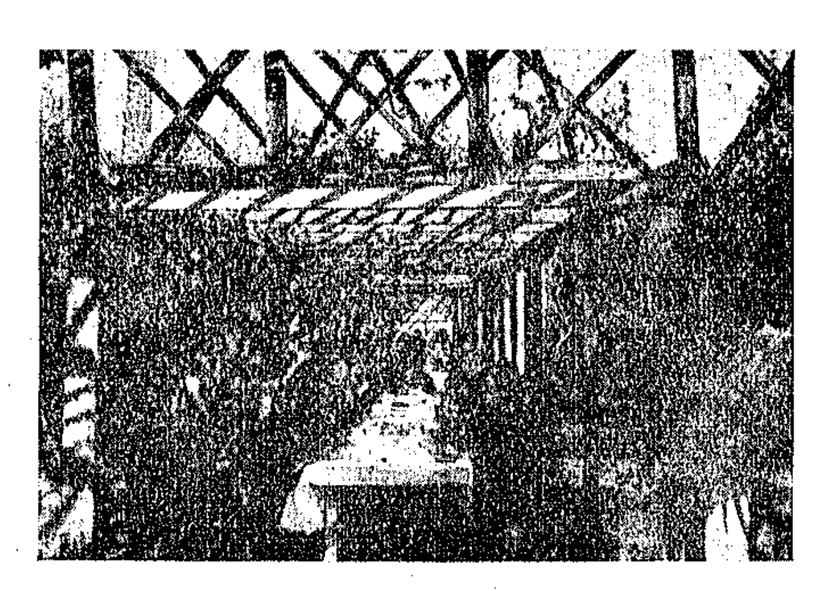


بعض المرتفعات فى المنطقة قرب جبل الدخان فى الطريق من الغردقة إلى قنا

وفى صباح الأربعاء مضت بنا السيارات إلى سفاجة ، ثم عدنا إلى الغردقة فى الخامسة مساء بعد أن شهدنا عمليات استخراج السماد ، ولبثنا بها إلى صباح الخميس ، ثم اخترقت السيارات بنا الصحراء الشرقية واسترحنا فى الطريق

أكثر من مرة ، وشهدنا المرتفعات حولنا ثم بلغنا قنا فى الثانية مساء ، وزرنا معبد دندرة وقضينا الليلة فى المدرسة الثانوية التى احتفى بنا أهلها وأحسنوا استقبالنا .

وقمنا من قنا صباح الجمعة فبلغنا البلينا فى الواحدة مساء ، وزرنا معبد سيتى الأول فى أبيدوس ؛ ثم شددنا رحالنا إلى جرجا وقضينا ليلة السبت فى مدرسة رزق الله مشرقى ، وقد لقينا من حفاوة أهلها ما أطلق ألسنتنا بمديحهم والثناء على كرمهم . وبارحنا جرجا فى صباح السبت ومضينا إلى أسيوط ومنها إلى ملوى وواصلنا سيرنا إلى تونة الجبل فبلغناها فى منتصف الليل ، وزرنا حفائر كلية الآداب بها ثم بارحناها إلى سمالوط حيث أعد لنا زميلنا زكى الشريعى — أحد أعضاء الرحلة — سماطا فاخرا فى منزله كاد بألوان الطعام التى جمعها يغرى أعضاء الرحلة على البقاء ضيوفا عنده إلى أجل غير مسمى ..! ثم يممنا مصر بعد تناول الطعام فبلغناها فى الثانية عشرة من مساء يوم الأحد (٥ فبراير) .



على مائدة زكى الشريعى فى سمالوط

وكانت « فرقة التفاريح » على نشاط وافر طوال هذه الليالى ، وليس أدل على نشاطها من أن تعقد مجلس النار فى تونة الجبل بعد منتصف الليل وتوالى

أغانيها حتى مطلع الفجر ..! بل ليس أدل على نشاطها من انقسامها إلى ثلاث فرق تتعاون فيما بينها على ملأ الليل بالأغانى الحلوة والأناشـــــيد الجميلة « والقفشات » الموفقة ، كان يتولى الأولى : يونس وراجى وعاشور ومتولى والآنسات اللاتى سيرد ذكرهن بعد قليل ؛ ويتولى الثانيـة حبيب ومختار ولويس وأنور ، أما الفرقة الثالثة فهى فرقة الآنسات التى نعترف إنصافا لها بأنها ملأت الرحلة حياة وبهجة ، وقد كانت تقوم بالرد على الفرقتين الأوليين ردا رقيقا وديعا ينساب فى نفس الاتجاه الذى سلكته الفرقتان الأخريان ، وكان يتولى هذه الفرقة الآنسات أمينة فهمى وبهية لطفى وسامية ورفيعة وفلور وعلية . . . وقد دربت الآنسة رفيعة وكنج فئة من أعضاء فرقة التفاريح على إنشاد كثير من الأناشيد الشامية الجميلة . . .

ومن الخير أن نشير إلى أن فرقة التفاريح قد اتخذت من زميلنا عباس راجى مادة لكثير من أناشيدها وفكاهاتها ولكنه أثبت بحزم أنه مثل طيب للشاب المهذب الظريف المرح إلى أقصى الحدود ، فقد كان يتلقى نكاتهم باسما ثم يتخذها أداة للسخرية منهم وإضحاك الحاضرين عليهم ، وقد كان موفقا فى هذا توفيقا بعيد المدى . .

وبينما كانت هذه الفرق تفيض طوال الرحلة نشاطاً وحركة وحياة ، كان بين الأعضاء فئة أخرى على وقار عظيم يكاد يوهم الرائى بأن أهله أموات؛ أولئك هم « شلة الوقار » كما أطلقت عليهم « فرقة التفاريح » . وفى الحق إن أصدقاءنا من الطلبة مخطئون فى توجيه اللوم إلينا على عزلتنا وعدم مساهمتنا معهم فى المرح والتهريج ، فما كان هذا كبراً منا ولا غرورا . ولكنه عجز عن مجاراتكم فى لهوكم والانتظام معكم فى تياركم ، وقد جازف أحدنا — وهو خير من فينا — وانضم إليكم وغنى معكم وأمدكم بأناشيد جميلة من تأليفه فقلتم عنه فى نشيد أهل الوقار «صوته تخين ومين يتحمل..؟» فتصوروا أيها الأصدقاء أننا جميعا قد انضممنا إليكم وأطلقنا حناجرنا بالغناء فيكم ..!!

وفى الحق أيضاً أنه لو طالت أيام الرحلة قليلا لزايلنا الوقار ولازمنا التهريج .. ولا عجب فى هذا فقد كان الكثير من أهل الوقار فى اليومين الأخيرين يغنى لنفسه بصوت مسموع ، ودون مناسبة تبرر غناء ، بعض الفقرات من الأغانى والأناشيد التى كانت ترددها فرقة التفاريح ، وإن كان من الانصاف أن نقول إن هذه الفقرات كانت تغنى فى كل مرة وعلى كل لسان بتلحين جديد ...! وليس هذا بأعجب من أن تسمع أن الأستاذ العبادى بك ، وهو رمز وقار التاريخ الاسلامى كله — قد استيقظ فى صباح آخر يوم من أيام الرحلة وهو يقول : تلبتّيتاتاتا .. وهى الكلمة التى كانت تنطلق بها حناجر المهرجين إذا شاءوا « تَبْويخ » المنشدين والمغنين ..!!

ومن الانصاف أن أعلن الآن بأن « شلة الوقار » كانت فى كثير من الأحيان يصيبها « التَّجَلى » فتتمرد على وقارها وتثور على تقاليدها ، وتعلن براعتها النادرة فى المرح ومهارتها الملحوظة فى التهريج — على ألا يراها أو يسمعها إلا أهلها — ولها فى ذلك مواقف مشهورة لا يمنعنى عن ذكرها وتفصيل أنبائها غير الوقار ..! كانت مظاهر التجلى عند أهل الوقار فى خفاء عن سائر الأعضاء ، فلم يكن أعضاء الرحلة يرون إلا أصدقاءنا عزت وعثمان والحتة... وقوفا عند سفح جبل أو على كثب من سياراتهم مكتفين بتسريح الطرف فى جمال الطبيعة وإعلان الاعجاب بنشاط « مراد غربال » وهو يتسلق الجبال ويتجول فى رحاب الصحراء فى مرح ملحوظ ، ووراءه النويهى يجر رجليه ويحاول متابعته أنى ذهب . !!

ولا ينبغى أن أفرغ الآن من الحديث عن مجالس النار قبل أن أسجل ظاهرة طريفة كانت تلوح فى كل مساء . تلك الظاهرة التى كانت ملحوظة عند الأعضاء جميعا هى الأستاذ شفيق بك فى مجالس النار بملابسه العربية القحة يتوج رأسه بعقال فاخر ويحيط جسمه بعباءة من الصوف الممتاز ، ويبدو للرائى فى رحاب هذه الصحراء التى كنا نرتادها عربيا ثرياً قحاً كأحسن

مايكون العربى الثرى الصميم ، يفترش الأرض فى مجالس النار بعباءته الفضفاضة وعقاله المحكم ويساهم مع الأعضاء فى إنشاد النشيد الوطنى وترديد الأغانى الحماسية التى تروقه فلا ندرى أنه الأستاذ شفيق بك إلا حين نلحظ « البيبة » وقد احتلت — على عادتها — مكانها من فمه ، واستوى على رجليه نجله « مراد » يشيع المرح الحلو ليلا كما كان يشيعه نهاراً ...

ونحن لانستطيع أن ننسى ما لقيناه من الأستاذ الدمرداش محمد بك مراقب الامتحانات المساعد بوزارة المعارف،الذى صحبنا فى أكثر مراحل الرحلة، وذلل لنا كثيراً من صعابها ، بخبرته ودرايته بشئون الصحراء ؛ فضلا عن أدبه الجم ، وخلقه الكريم . وكان أحياناً « يتوه » عنا أو « نتوه » عنه ، ثم مانلبث أن نلتقى .

ومن الخير أن أشير الآن إلى أن الأخ متولى نور قد أخذ للرحلة فيلماً سينمائياً بديعاً سجل فيه الكثير من مناظرها ومواقف أعضائها والأحداث التى مرت بهم طوال الطريق .

حسبى الآن هذا فقد طال الكلام ، ولا بأس من الاشارة إلى خير المقترحات التى قد تمكننا من تلافى بعض المتاعب فى مستقبلنا إذا قمنا برحلة كهذه الرحلة :

١ — يشترى مع الطعام كمية من أطباق الورق التى تباع فيها الحلوى لتستعمل مرة واحدة ثم ترمى بعد ذلك ، وبهذا نتلافى العناء فى غسل الأطباق ونتقى قذارتها — أو يستغنى عن كل مايوضع فى أطباق ويهيأ الغذاء على هيئة ساندوتش .

٢ — يعد الخدم والطهاة طعام الصباح والظهر على هيئة ساندوتش — يوزع على العربات كل صباح منعاً لضياع الوقت وضماناً لنظافة الطعام وسهولة توزيعه .

٣ — تزوّد العربات بالأدوات التى تساعد على رفعها متى غاصت فى الرمال .

٤ — يوضع الطعام والخيام وسائر أدوات الرحلة فى « لوريات » صغيرة الحجم خفيفة الحمل لتتمكن من متابعة المسير ، وكثرة عددها لا يضيرنا كثيراً ولا قليلا . .

٥ — أن يكون الأستاذ العميد — شفيق بك غربال — رئيس كل رحلة شاقة متعبة تعتزم الكلية القيام بها . . .

. . .

هذه رحلتنا — أرجو ألا يكون الحرص على الايجاز فى وصفها ، والعجز عن بلوغ الغاية فى تصوير أحداثها ، قد أخرس الناطق فى ألوانها وظلالها ، أو استلّ الحياة التى كانت تتمشى فى جسمها ، وخنق الروح الذى كان ينساب فى كيانها . . . .

ث . الطويل

تاريخ تكوين البحر الأحمر

ونهر النيل

تعرضت القشرة الأرضية لتغيرات كثيرة فى العصور الجيولوجية المختلفة. من هذه التغيرات ما كان عنيفا فجائيا، ومنها ما كان هادئا بطيئا. وقد نتج عن هذه وتلك وجود أجزاء مستوية كالسهول والصحارى، وأجزاء مرتفعة كالجبال والهضاب، وأجزاء هابطة كالوديان والأحواض. ومن هذا النوع الأخير البحر الأحمر الذى هو عبارة عن جزء من الأرض انخفض نتيجة حركة انكسارية حدثت فى عصر الميوسين، ذلك العصر الذى امتاز بحركات أرضية تناولت سطح الأرض، فسببت التواء أجزاء منه كجبال الألب والهملايا. أما فى مصر فلم تؤد هذه الحركات الميوسينية إلى تكوين جبال بسبب شدة صلابة الهضبة الأفريقية وقوة مقاومتها للالتواء؛ وإنما أدت إلى تشقق الأرض وانخفاض جزء منها؛ بينما ظلت جوانب هذا الجزء مرتفعة فأصبح كأنه حوض، ثم لم يلبث هذا الحوض أن امتلأ بمياه من المحيط الهندى عن طريق باب المندب فتكون مايعرف الآن بالبحر الأحمر. ومازال شاطئاه الشرقى والغربى قائمين يثبتان هذه الحقيقة بتشابههما فى البنية والتركيب.

والبحر الأحمر ما هو إلا حلقة فى سلسلة الفوالق الأفريقية التى تمتد من بحيرة نياسا جنوباً عند خط عرض ١٥° جنوباً إلى جبال طوروس شمالا عند خط عرض ٣٧° شمالا. أى أن هذه السلسلة من الانكسارات تقطع ٥٢ درجة عرضية؛ هذا فضلا عن أنها لا تتبع خط طول واحد بل تنحرف فى اتجاهاتها شرقا وغربا مما يزيد فى طولها الحقيقى. والبحر الأحمر هو أعرض وأطول أجزائها.

ولم تستطع تلك الحركة التى كونت البحر الأحمر — على عنفها — أن

تشق المنطقة الواقعة جنوب شبه جزيرة سينا فتفرع الحوض إلى فرعين وتكون ما يعرف الآن بخليج السويس وخليج العقبة ؛ ثم انتهت الحركة الانكسارية فى الغرب عند السويس على الأصح . وأما فى الشرق فان الحركة استمرت من العقبة خلال البحر الميت ووادى الأردن حتى انتهت عند جبال طوروس كما سبق ذكره . أما ما يقال من أنه فى أواخر عصر البليوسين وأوائل البليستوسين امتد خليج السويس نحو الشمال واتحدت مياه البحر الأحمر بمياه البحر الأبيض ، وبقيت تلك الحال مدة وجيزة ثم انفصل البحران بارتفاع الأرض الفاصلة بينهما وتكوين برزخ السويس فيظهر أن هذا القول غير صحيح ؛ لأن الأحياء المائية فى البحرين كانت مختلفة تماما حتى فتح قناة السويس التى أدت إلى اتصالها .

وقد دخلت الأحياء المائية البحر الأحمر من المحيط الهندى عن طريق بوغاز باب المندب وتوغلت فيه حتى خليجى السويس والعقبة . ويعزو البعض تسميته بالبحر الأحمر إلى وجود كميات هائلة من الأحياء المائية الدقيقة الحمراء بهذا البحر . ويبلغ أعظم عمق للبحر الاحمر ٢٢٠٠ متر عند خط عرض ٢٣° شمالا ثم يصبح هذا العمق ١٠٠٠ متر عند مدخل خليج السويس ثم يرتفع القاع فجأة الى ٨٠ مترا ؛ ولا ينخفض عن هذا المستوى فى خليج السويس .

ولقد سبق تكوين البحر الأحمر حركات بركانية عنيفة فى عصر الأوليجوسين كانت بمثابة مقدمات لما حدث فى عصر الميوسين . كما صحب تكوينه حركات بركانية أخرى ، نرى آثارها فى تلك الجزر البركانية القائمة فى وسطه وفى تلك الصخور البركانية الموجودة فى أبى زعبل وأبى رواش وعلى طريق السويس .

وبعد أن تكون البحر الأحمر حدثت اضطرابات أخرى أدت إلى تكوين منخفض فى الهضبة التى تسمى الآن هضبة البحيرات ، وتجمعت المياه

فى هذا المنخفض إما من الأمطار مباشرة أو بواسطة الشقوق والمجارى المائية الآتية من الجهات المحيطة به ، فتكون البحيرة التى تسمى بحيرة فكتوريا . ولم تلبث هذه المياه المتجمعة فى البحيرة أن انحدرت بفعل الجاذبية نحو الجهات الأقل ارتفاعا فى الشمال ؛ وبذلك تكون مجرى مائى يسير من الجنوب للشمال هو الجزء الأعلى من نهر النيل ؛ وأخذ هذا المجرى يمتد نحو الشمال شيئاً فشيئاً حتى اخترق منطقة السدود المنخفضة التى تكونت نتيجة حركات تكتونية أيضاً . وواصلت مياه النهر سيرها نحو الشمال بغية الوصول إلى مستوى سطح البحر .

أما تكوين الجزء الأدنى من نهر النيل فيرى البعض أن فترة الاضطرابات الميوسينية كانت سبباً فى احداث انكسارات أخرى نتج عنها هبوط شريط من الأرض اخترقته المياه القادمة من هضبة البحيرات ومن مجرى النهر الأوسط . وبعد ذلك فى فترة البليوسين طغت مياه البحر على الوادى الذى يجرى فيه النيل الآن وكونت خليجاً ضيقاً ممتداً نحو الجنوب إلى قرب إسنا . ثم أخذت الرواسب تملأ هذا الخليج حتى جف ولكن لم تلبث أن وصلته المياه القادمة من الجنوب واخترقته ووصلت أخيرا إلى البحر الأبيض . ومعنى هذا أن ارتفاع الأرض فى أعالى النهر ثم انخفاضها تدريجاً بعد ذلك كلما تقدمنا نحو الشمال كان سبباً فى أن تنحدر المياه من الجنوب للشمال ، وأن تنحت لها مجرى وسط الصخور . ولكن يظهر أن النهر اتخذ مجراه فى بعض أجزائه فى شقوق إنكسارية كما يظهر أنه فى بعض أجزائه الأخرى اتخذ مجراه فى ثنية مقعرة منخفضة بين ثنيتين محدبتين مرتفعتين ؛ إذ لا شك أن منطقة المقطم فى شرق النيل ومنطقة أبى رواش فى غربه كانتا متصلتين ثم تأثرتا بحركة التوائية سببت إرتفاع كل من المقطم وأبى رواش على هيئة ثنية محدبة، وانخفاض المنطقة الفاصلة بينهما على هيئة ثنية مقعرة وهى التى يخترقها نهر النيل الآن . ومن هذا نرى أن عوامل ثلاث كونت وادى النيل هى التحات والانكسار

والالتواء . وتلى ذلك تكوين النهر لدلتاه فى الزمن الرابع (البليستوسين أو العصر الحديث) بواسطة القاء رواسبه فى البحر .

أما الوديان الجافة الحالية التى تصل بين مرتفعات البحر الأحمر ونهر النيل مثل وادى الحمامات ووادى قنا الذى سار فيه أعضاء الرحلة أثناء عودتهم من الغردقة إلى قنا ، فسبب تكوينها أن الأمطار كانت تنزل بغزارة على مرتفعات البحر الأحمر فى عصر البليستوسين وتنحدر غرباً نحو نهر النيل ، حتى أنشأت لها فى النهاية مجارى مائية طويلة وأصبحت بمثابة روافد ذات دالات غرينية تصب فى النهر . ثم جفت بعد انتهاء العصر المطير وأصبحت ودياناً جافة واتخذت شكلها الحالى .

ابراهيم أحمد رزقانة

المراجـــــع :

Suess : The Face of the Earth. vols I and IV.
Gregory : The Rift valley of Africa.
Krenkel : Geologie Afrikas.
Blanckenhorn : Geologie Aegyptens.
Sandford & Arkell : Paleolithic Man and the Nile in Nubia & Upper Egypt.

بعض المشاهدات الاقتصادية

المناطق التى ارتادتها رحلة كلية الآداب على الشاطىء الغربى للبحر الأحمر مهمة من الناحية الاقتصادية ، لأن حركة التعدين بها كثيرة النشاط لاسيما فيما يختص بزيت البترول والفوسفات .

أما زيت البترول فيرجع تاريخ استخراجه بكميات كبيرة لأول مرة فى مصر إلى سنة ١٩١٠ ، حيث حفرت الآبار فى جهة جمسة إلى عمق ١٥٠٠ قدم فى منطقة مكونة من أحجار جيرية واستمرت هذه الجهة المورد الوحيد لزيت البترول فى مصر حتى سنة ١٩١٤ . فى هذه السنة تعطلت حركة استخراج البترول من جمسة ونقصت كمية المستخرج منها نقصاً كبيراً ، لأن ماء البحر اختلط بكل الآبار التى حفرت فيها وأصبح زيتها خليطاً من الزيت والماء المالح ومواد أخرى مختلفة .

وفى سنة ١٩١٤ عثر على البترول فى أرض طباشيرية رملية تقع جنوب جمسة بحوالى ٥٠ كيلو متراً ؛ وقد سميت هذه المنطقة بالغردقة نسبة إلى نبات الغرقد وهو عشب ينبت بهذا المكان . وحفر أول بئر بالغردقة إلى عمق ١٦٧٠ قدماً فأنتج من البترول ١٥٠٠ طن فى اليوم ؛ ثم حفرت بجواره آبار أخرى أنتجت كميات كبيرة لازالت محتفظة بأهميتها حتى الآن ، وقامت بسبب ذلك مدينة الغردقة التى يبلغ تعدادها حوالى الأربعة آلاف نفس . وبالغردقة هضبتان شرقية وغربية . أما الغربية فهى التى يستخرج منها البترول بسبب تناسق طبقاتها وانتظام شكلها مما يجعل النقط التى يحتمل العثور على البترول فيها معروفة بصفة تقريبية قبل البدأ بالحفر .

وقد عثر على البترول فى السنوات الأخيرة بمنطقة رأس غريب التى تقع شمال الغردقة بحوالى مائة وخمسين كيلو متراً ، فأنشأت بها الشركة البيوت والمصانع على ساحل البحر وما زالت حركة الانشاء قائمة إلى يومنا هذا ؛

وتعلق على هذه المنطقة آمال كبيرة لاستخراج زيت البترول ، خصوصاً بعد أن ينضب معين آبار الغردقة وهو أمر يقال أنه سيحدث بعد عشرين عاماً على الأكثر .

وتقوم السويس على رأس الخليج المسمى باسمها قاعدة للمواصلات فتتولى عملية نقل البترول وتكريره ، رغم أنها تبعد عن مناطق استخراجه بمسافات تتراوح بين المائتين والثلاثمائة والخمسين كيلو متراً ؛ فهى رغم هذا البعد تعتبر أقرب مدينة صالحة لهذا الغرض ، وتستعمل المراكب البخارية فى أغلب الأحيان لقطع هذه المسافات ، وهذه المراكب تابعة لشركات التعدين نفسها ، وتفضل فى النقل على مراكب المصريين الشراعية ، لأنها أكثر سرعة وأقل خطرا ولأنها مزودة بآلات رفع الأثقال . وتستعمل السكك الحديدية الضيقة والسيارات لنقل المواد المستخرجة من أماكن استخراجها إلى أماكن شحنها .

ولا يكاد يوجد ماء حلو بمناطق استخراج البترول ؛ فرغم أنه حفرت آبار عميقة جداً بقصد البحث عن البترول فانه حتى فى هذه الحالات لم يعثر على الماء الباطنى الحلو إلا فى أحوال نادرة ، ولذلك تأتى بواخر النقل من السويس إلى هذه المناطق محملة بالماء العذب ، وتعود منها إلى السويس محملة بالبترول . وفى الغردقة مثلا توزع الشركة كميات الماء على الأسر بحسب عدد أعضائها . ولما كان بدو الصحراء الشرقية لا يصلحون للعمل بهذه الصناعة فقد جلبت الشركة الأيدى العاملة التى تحتاجها من بلاد الصعيد مثل قنا وقفط وغيرهما .

أما الفوسفات فهو عبارة عن رواسب جيرية مختلطة ببقايا عضوية من الحيوانات البحرية ، وتوجد هذه المادة بكثرة فى القطر المصرى فى مديرية قنا وعلى سواحل البحر الأحمر . وقد رأينا من مناطق استخراجه منطقة سفاجة ، التى أخذت اسمها من وادى سفاجة العظيم ، الذى يجرى من تلال

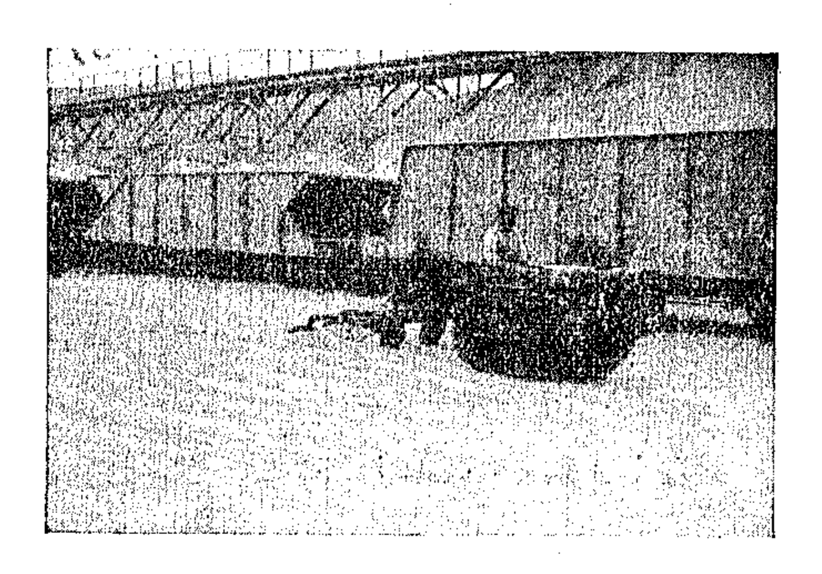
البحر الأحمر إلى الشرق فيقابل الساحل عند نقطة تقع على مسافة ٤٠٠ كيلو متر تقريبا جنوب السويس وعلى مسافة ٢٠٠ كيلو متر تقريباً شرق قنا. ورواسب الفوسفات التى تقوم عليها شهرة هذا المكان توجد على جانبى وادى سفاجة على بعد يتراوح بين ١٢ ، ٢٢ كيلو متراً من الساحل.

ولما كانت نقطة تلاقى الوادى بالساحل لا تصلح مرفأ لرسو السفن أنشأت شركة الفوسفات ميناء سفاجة على بعد ١٣ كيلو متراً شمال هذه النقطة، حيث يوجد خليج صغير تحميه جزيرة سفاجة التى تحصر بينها وبين الشاطىء منطقة عميقة صالحة لرسو السفن؛ فأصبح الفوسفات ينقل بطريقة آلية إلى البواخر المحيطية مباشرة. وتوجد سكة حديد ضيقة تصل بين الميناء وبين مناجم واصف وأم الحويطات ومحمد رباح؛ وهذه المناجم لا تقل فى بعدها عن الميناء عن ثلاثين كيلو مترا نحو الجنوب. وقد أنشأت الشركة بيوتاً لموظفيها ومصانعها عند الميناء وعند المناجم؛ وهى لا تستورد الماء الحلو من السويس كما تفعل شركة البترول، وإنما تحصل عليه بواسطة تبخير ماء البحر المالح، ثم تكثيف البخار وتحويله إلى ماء حلو، وتوجد عند ميناء سفاجة آلة تدار بالكهرباء لهذا الغرض، ثم ينقل الماء للمنازل وللعمال فى المناجم.

سفاجة : بعض الجبال والمنازل

وقبل أن يستخرج حجر فوسفات الجير من سفاجة كان يستخرج من الجزائر وتونس ثم ينقل إلى اليابان لتحويله إلى سماد فوق الفوسفات super phosphate؛ ولكن هذه العملية كانت تكلف الشركات كثيرا من

الأموال فى نقل الفوسفات إلى اليابان عبر قناة السويس ، وفى دفع رسوم هـذه القناة . ولتجنب هـذه التكاليف بحثوا عنه فى إقليم البحر الأحمر حتى عثروا عليه فى عدة مناطق من ضمنها منطقة سفاجة ، التى يوجد كثير من الشبه بين المستخرج منها وبين مايستخرج من الجزائر وتونس ، ولهذا نشطت حركة استخراجه من سفاجة نشاطاً كبيرا حتى زاحمت الجزائر وتونس بسبب قربهـا من الأسواق العالمية التى تطلب هـذا الصنف بكثرة وبسبب توفير رسوم قناة السويس عند نقله لليابان .



سفاجه : مصنع الفوسفات

والفوسفات الخام يحتوى على كميات من الجير تتراوح بين ٣٠ ، ٧٥ ٪ ؛ والنوع الذى يطلبه أصحاب مصانع السماد يجب أن يحتوى على أكثر من ٥٨ ٪ من الجير ؛ وقد اتضح من تحليل فوسـفات سـفاجة أنه يحتوى على ٦٥ ٪ من فوسفات الجير وإذا فالشرط الذى تشترطه مصانع السماد متوفر بكـثرة فى فوسفات سفاجة وهذا من أكبر العوامل التى ساعدت على رواجه.

واستعمال السماد أمر ضرورى جداً لأنه يرد إلى الأرض العنـاصر التى يمتصها النبات فيحفظ لها خصوبتها ، ولمـا كان السماد الطبيعى لا يفى بحاجة

الزراعة الكثيفة فى مصر وجب استعمال سماد تكميلى وهو ما يعرف بالسماد الكيماوى .

والأسمدة الكيماوية أنواع ثلاثة :

(١) أسمدة أزوتية .

(٢) أسمدة فوسفاتية .

(٣) أسمدة بوتاسية .

وأهم هذه الانواع من الناحية المصرية : الأسمدة الأزوتية . فهى العنصر الذى تفتقر إليه التربة المصرية أشد الافتقار ، خصوصاً فى زراعة الغلال وقصب السكر . ومن الأسمدة الأزوتية ما يمكن صنعه فى مصر مثل سلفات النشادر وسيناميد الكلسيوم ، ومنها ما لا بد من استيراده من الخارج مثل نترات الصودا الذى هو أكثر الأسمدة انتشاراً فى مصر ، وهو يرد إلينا من أعظم مورد له فى العالم وهى بلاد شيلى .

وثانى هذه الأنواع فى الاهمية الاسمدة الفوسفاتية . وهذا النوع يوجد فى الطبيعة فى صورة ثالث فوسفات الكلسيك ويصعب اتحاده بالتربة فى هذه الصورة ؛ ولذلك يحول بواسطة حامض الكبريتيك إلى واحد فوسفات الكلسيك وهو ما يسمى فوق فوسفات الجير super phosphate ؛ وهذا السماد مفيد لكثير من النباتات التى تزرع بمصر ، كالنباتات الدرنية مثل البطاطس والقلقاس وكالخضروات مثل الفول والعدس والحلبة والبرسيم .

وثالث هذه الأنواع فى الأهمية الأسمدة البوتاسية وهذه قليلة الاستعمال فى مصر لان التربة المصرية تحتوى على حاجتها من هذه المادة .

ويستورد القطر المصرى كميات كبيرة من الاسمدة يدفع فيها مبالغ باهظة ، ولا شك أن ارتفاع ثمن الأسمدة يصرف الزارع عن كثرة استعماله فيقل المحصول وتضعف التربة بالتدريج ؛ ولذلك يجب العمل لتخفيض ثمن السماد بصنع بعض الانواع التى يمكن صنعها فى مصر ، وبذلك تكسب البلاد

فائدتين : الاولى المحافظة على خصوبة التربة والثانية توفير جزء من المبلغ الضخم الذى يتسرب إلى الخارج كل عام ثمناً للسماد .

ففيما يختص بالاسمدة الأزوتية يمكن الانتفاع بمساقط المياه فى خزان أسوان لعمل سماد الأزوت فى شكل سيناميد الجير ، كما يمكن استعمال ملح البحر مع حامض الكبريتيك لاستخراج ملح النشادر — وفيما يختص بالأسمدة الفوسفاتية يجب العمل لصنع سماد فوق الفوسفات بمصر بدلا من تصدير الفوسفات الخام إلى البلاد الاجنبية كاليابان ثم استيراده ثانية فى صورة فوق الفوسفات ، وبالطبع نشتريه فى هذه الحالة بأثمان باهظة . والمادة اللازمة لهذه الصناعة هى حامض الكبريتيك .

وهكذا نرى أن حامض الكبريتيك لازم لصنع بعض الأسمدة الازوتية كما هو لازم لصنع الاسمدة الفوسفاتيه ؛ ولا عجب فى ذلك فهذا الحامض يعتبر أساس صناعة معظم المواد الكيمائية حتى ليقال أن درجة الرقى الصناعى لاى أقليم تقاس بمقدار ما يستهلكه من حامض الكبريتيك ؛ وهو رخيص الثمن فى محل صنعه ولكن ثمنه يزداد إلى ثلاثة أمثاله بعد نقله لانه مادة سائلة أكالة فى شحنها ونقلها صعوبة وخطورة .

وإذا كانت صناعة السماد لم تقم بمصر بسبب صعوبة الحصول على حامض الكبريتيك ، فان هذه الصعوبة يمكن التغلب عليها أما باستيراد الكبريت الخام من صقلية وقبرص وأسبانيا بثمن زهيد وصنع حامض الكبريتيك نفسه فى مصر ، وأما باستخراج الكبريت من المناجم الموجود بها فى مصر مثل منجم جبل الكبريت الذى يوجد على بعد ٧٠٠ كيلو متر جنوب السويس ولا يبعد عن ساحل البحر الأحمر بأكثر من ٦٠٠ متر . واستعمال هذا الكبريت المصرى فى صنع حامض الكبريتيك الذى يمكن استخدامه لا فى صنع السماد فحسب ، وإنما فى صنع أشياء كثيرة مثل السكر والصابون والزيوت والكحول والشمع .

هناك ملاحظة أخيرة لاحظها جميع أعضاء الرحلة على مناطق التعدين التي زرناها ، وهى أن المصريين قليلو الاهتمام بأعمال التعدين بسبب تعلقهم بالزراعة وقناعتهم بربحها البسيط وإهمالهم ماعداها من وجوه النشاط القومى العام ، مما أدى إلى تركيز هذه الصناعة فى أيدى الأجانب فقاموا باستثمار هذه المناطق ولعبوا الدور الأول فيها ولم يتركوا للمصريين إلا دور الأجير الصغير . فيجب على المصريين من أصحاب رءوس الأموال أن يستثمروا أموالهم فى هذا الميدان ؛ ولا رقى لأمة يكنز أغنياؤها أموالهم ولا يخرجونها إلى ميدان المشروعات الصناعية العامة مجازفين بها ومخاطرين ، ولا شك أن وراء هذه المجازفة أرباحا هائلة وشرفا قوميا لا يقدر بمال . كما يجب على شباننا الفنيين فى هذه الصناعات أن يهجروا المدن إلى القفار والفلوات حيث توجد مناطق التعدين ومراكز الثروة ، ولا شك أن الحكومة ستأخذ بأيديهم وتمدهم بالمعلومات وتقدم لهم كافة المساعدات ، وليذكروا أن أجدادهم منذ أقدم عصور التاريخ وفى فجر الحضارة الانسانية اهتموا باستخراج المعادن من الصحراء الشرقية ومن شبه جزيرة سيناء . فلعلنا نحذو حذوهم لاسيما وأن الأرض الزراعية قد ضاقت بنا ولم تعد تتسع لكثرتنا إذ أن مساحتها لا تزيد عن ٣١ ألف كيلو متر مربع ، فى حين أن الأراضى الغير صالحة للزراعة فى مصر وهى الصحراوات وماشابهها ، تبلغ مساحتها ٩٦٩ ألف كيلو متر مربع ولا سبيل إلى استغلالها إلا بالبحث عن المعادن .

ابراهيم احمد رزقانة

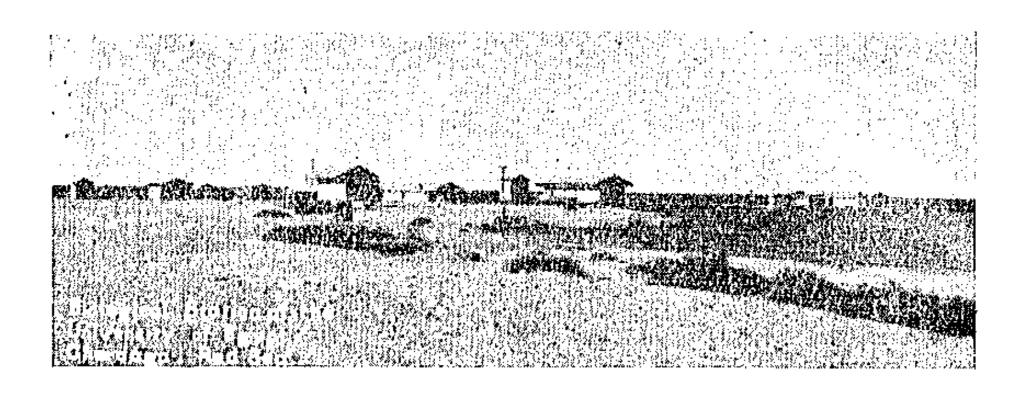
بعض المراجع :

مصلحة المناجم والمحاجر : تقرير عن صناعة التعدين بمصر طبع بالمطبعة الأميرية سنة ١٩٢٤
« التجارة والصناعة : « لجنة التجارة والصناعة « « « « ١٩٢٥

John Ball : Topography and Geology of the Phosphate District of Safaga.

Ministry of Finance : Petroleum Research Bulletin No 5. Preliminary Geological Report on the Quseir—Safaga District.

محطة الاحياء البحرية
بالغــــردقة



منظر عام لمحطة كلية العلوم للاحياء البحرية بالغردقة

تاريخ المحطة :

فى أوائل العقد الثالث من القرن الحالى ، أنشأ المغفور له الملك فؤاد الأول معهداً لدراسة الأحياء البحرية ، بجهة الشاطبى بالأسكندرية . ولكن للاسف لم يطل الزمن على هذا المعهد حتى أوقف العمل فيه (سنة ١٩٢٥) .

فلما أنشئت « الجامعة المصرية » وفكر رجالها فى إقامة معهد للدراسات البحرية ، تفضل صاحب الجلالة ووضع تحت تصرفهم معهد الشاطبى بما فيه من مكتبة وأجهزة ومجموعات علمية .

ولما كانت حيوانات البحر الأبيض المتوسط وطبائعها معروفة نوعا بفضل البحاث بمحطات نابولى وموناكو وبانيولز وغيرها ، استأذن الجامعيون فى اقامة المعهد الجديد على البحر الأحمر، لما لهذا البحر من أهمية علمية كبيرة ؛ إذ يحوى مجموعة من أحياء المحيطين الهندى والهادى تسربت إليه عن طريق بوغاز ضيق ضحل ؛ هذا فضلا عما يكثر بهمن الشعب المرجانية التى لا تتوفر بجوار المحطات الأروبية ومعظم المحطات الأمريكية .

وفى يناير سنة ١٩٢٩ قامت بعثة من كلية العلوم على ظهر اليخت الملكى « قوله » ، فزارت أماكن عدة على شاطىء البحر الأحمر ، منها غبة البوص والطور والغردقة وسفاجة والقصير وبعض الجزر عندمدخل خليج السويس ، واستقر الرأى على اختيار شعب مرجانى مرتفع على بعد كيلو مترين جنوباً من بلدة القصير .

وفى صيف ١٩٢٩ رشح الدكتور كروسلاند لخبرته السابقة بأحياء البحر الأحمر مديراً لهذه المحطة ، وتم تعيينه مباشرة ليشرف على عمليات الانشاء . وفى خريف السنة نفسها زار الدكتور كروسلاند عدة أماكن على البحر الأحمر ، واقترح إنشاء المحطة بمنطقة الغردقة على بعد خمسة كيلو مترات شمال منابع البترول . وتقع الغردقة على الشاطىء الغربى للبحر الأحمر على بعد حوالى ٣٠٠ كيلو متر جنوب السويس واسمها مشتق من نبات الغردق الذى يكثر هناك .

السـاحـــــل :

الساحل فى هذه المنطقة منبسط نوعا ومرتفع عن سطح البحر قليلا ، ومغطى بقطع المحار وشظايا المرجان وهياكل بعض الحيوانات الأولية (الفورامينيفرا) ، وكل هذه البقايا تمت إلى أنواع لاتزال ممثلة بحيوانات تعيش فى البحر . وتدل طبيعة الشاطىء على أنه شُعب مرجانية رفعتها حديثا حركة القشرة الأرضية عن سطح البحر . وهذه الشعب المرتفعة تساير الساحل طولا ، وتتوغل فى أرضه عرضاً ، إلى قرب سفح الجبال النارية الممتدة غرب البحر الأحمر .

وفى أجزاء الشاطىء التى لاتحميها الشعب المرجانية من فعل الأمواج نجد جروفا تتفاوت فى الارتفاع بين المتر وبضعة الأمتار ، قد تماسكت فيها الهياكل المرجانية والبقايا الحيوانية الأخرى إلى حجر صلد . ويلى ذلك من جهة البحر شاطىء رملى ضيق تتألف معظم رماله من بقايا حيوانية .

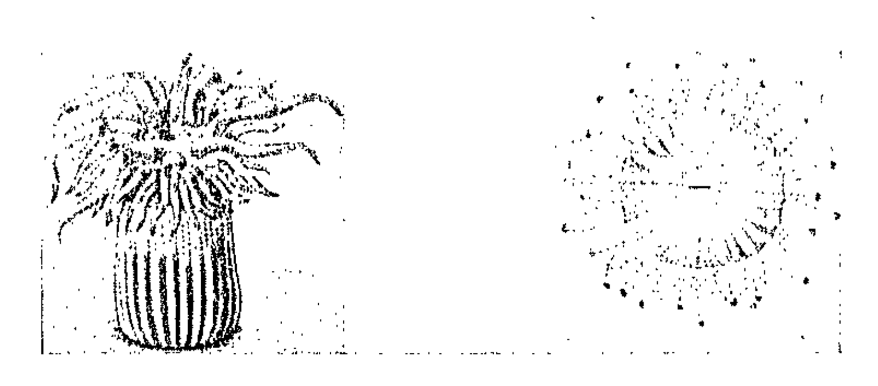
الشعب المرجانية :

تتكون الشعبة المرجانية أصلا من هياكل بعض الحيوانات الأخطبوطية.



شعب مرجانى مرتفع

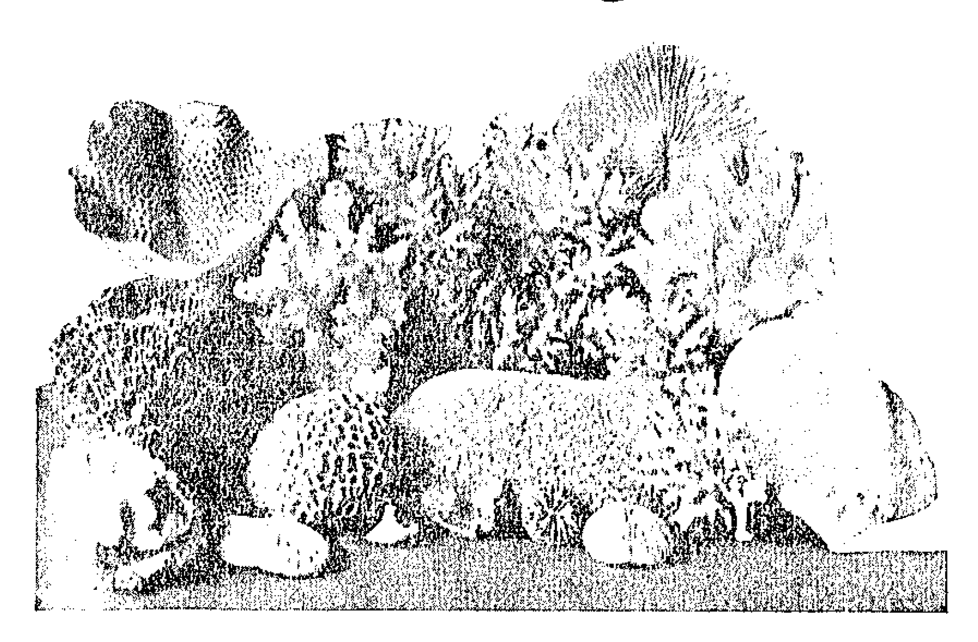
وحيوان المرجان من صنف زهرة البحر ؛ وهى حيوان اسطوانى مثبت على الصخور أو ما إلى ذلك من الأجسام الصلبة بقدم مستوية ، ويتكون الهيكل الجيرى أسفلها ؛ ومن الطرف المقابل للقدم تمتد عدة زوائد رقيقة دقيقة الحساسية يتوسطها الفم .



زهرة البحر

والأنواع الاحادية من حيوانات المرجان قليلة جداً إذا قورنت بالأنواع التى تعيش جماعات على شكل مستعمرات ، وتكون هياكل صخرية مختلفة الأشكال ، وعلى سطحها توجد الأفراد متصلة ببعضها بغشاء رقيق من

المادة الحية . ومن الهياكل ما هو هش وماهو قوى متين ومنها المشعب ومنها المنبسط كالصمات . وكلها تتلاصق بعضها ببعض مكونة أكمة تتخللها الشقوق والفجوات وتكثر فيها أنواع الحيوانات الأخرى .



مجموعة من الهياكل المرجانية

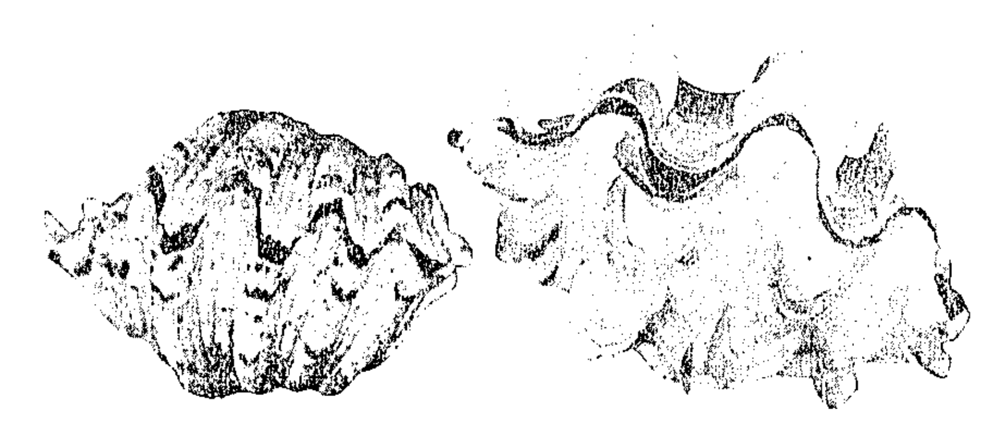
حيوانات الشعب المرجانية :

يستوطن الشعب المرجانية مجموعة من قبائل مختلفة من المملكة الحيوانية، يغلب فيها اللون الزاهى . وبين الهياكل المرجانية تكثر الجلد شوكيات بأصنافها ، كنجوم البحر وقنافذ البحر وخيار البحر وزنابق البحر ، كما تكثر الحيوانات القشرية . وعلى القديم منها نجد الحيوانات الملتصقة كالاسفنجيات وبعض أنواع المحار ؛ كما أن فى داخلها تكثر الثاقبات، كبعض أنواع الديدان والمحار. والواقع أن الشعبة المرجانية ماهى إلا كتلة من كائنات حية أو بقاياها ؛ وليس ألذ للمشتغل هناك من الحصول على قطعة من شعب قديم وتصنيف ما بها من حيوانات .

أما أسماك الشعب المرجانية فغاية فى البهاء وأكثرها دقيق جداً ؛ وكلها

ذات ألوان زاهية كالأزرق والأحمر والأصفر والأسود والبنى والبرتقالى وغير ذلك ؛ وقد تكون منقطة أو مخططة ؛ وقد يكون نصف السمكة ذا لون واحد والنصف الآخر ذا لون مختلف ؛ ويتقابل اللونان فى خط واحد بدون تدريج .

وهناك على سطح الشعب نجد محارا ، هو أضخم مايوجد هناك من المحار حجما ، ويعرف بالبصر ؛ وقد يبلغ طول مصراعيه أكثر من الأربعين سنتيمترا ، ويظهر من بين المصراعين جزء من الحيوان ذو ألوان جميلة ؛ ويبلغ طول محار بعض أنواع هذا الحيوان فى الحاجز المرجانى الأكبر باستراليا مترين أو أكثر . وهو يسبب هناك أخطاراً جسيمة للغواصين وصائدى الأسماك فقد يمسك الواحد منهم بين المصراعين حتى يموت غرقاً .



حيوان البصر

مجال البحث العلمى :

يكاد البحر الأحمر أن يكون بحراً مقفلا ، فاتصاله بالبحر الأبيض المتوسط اتصال اصطناعى حديث العهد ، كما أن اتصاله بالمحيط الهندى ضيق . ضحل وماء هذا البحر دافىء لقلة التيارات المحيطية ، وملوحته مرتفعة لكثرة التبخر وقلة الأمطار وانعدام الأنهر التى تصب فيه . وعلى العموم فالعوامل التى

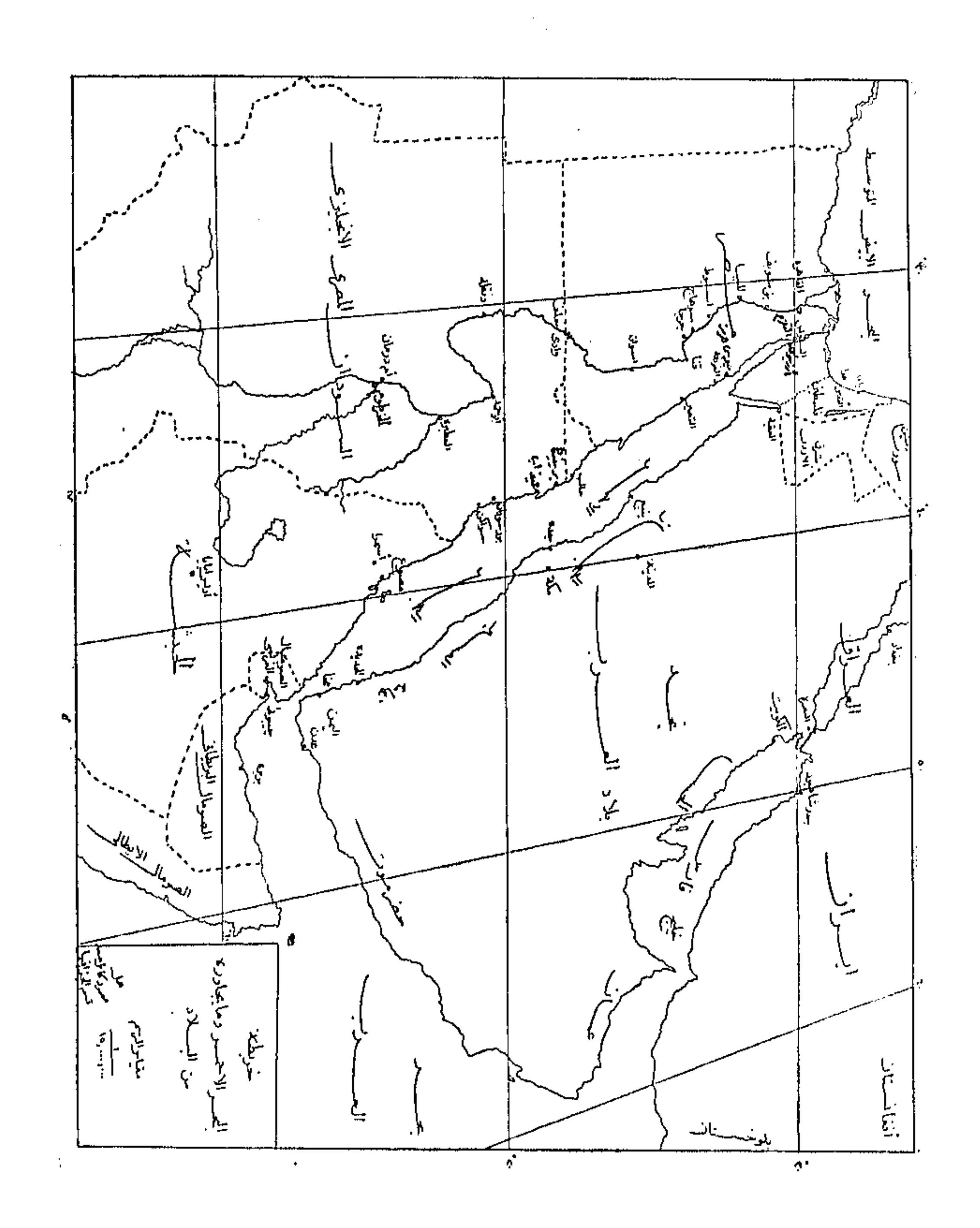
تؤثر فى الكائنات الحية تختلف فى البحر الأحمر عنها فى البحار الأخرى ؛ وهذا هو السر فى عظمة هذا البحر من الوجهة العلمية عموماً والحيوية خصوصاً.

والمعروف عن أحياء البحر الأحمر وطبائعها قليل ، ولم يسبقنا إلى بحثها إلا أفراد قلائل ، مضى على نتائجهم زمن خطت فيه علوم الاحياء والكيمياء والطبيعة وغيرها خطوات واسعة تسهل على المهتمين بالدراسات البحرية بأنواعها استنباط الطرق الجديدة للبحث . فالمجال أمامنا واسع ، والأمل فى الوصول إلى نتائج قيمة كبير . وقد أصبحت الغردقة معروفة فى الأوساط العلمية بفضل ما نشر عنها من الابحاث الآن ؛ وذلك بهمة بعض المشتغلين من المصريين ومن زارها من علماء الجامعات الأوروبية والأمريكية .

وليس الاهتمام بالدراسات البحرية هناك مقصوراً على منطقة الغردقة فقط : بل قد تعداها إلى دراسة البحر الأحمر بأكمله ودراسة اقيانوغرافية شاملة ؛ نظمت لأجلها رحلات استكشافية على ظهر الباخرة مباحث (ونتائجها تحت الطبع الآن) كما يكثر المشتغلون هناك من زيارة الأماكن البعيدة ، ببواخر مصلحة الموانى والفنارات . ومن أهم النتائج التى وصلت اليها بعثة الباخرة مباحث ، التأكد من وجود حيوانات فى أعماق هذا البحر (وتبلغ بعض هذا الأعماق حوالى ١٠٠٠ قامة) خلافاً لما نشر من قبل . أما مصدر هذه الحيوانات فلا يزال غير معروف ، لوجود شعبة مرتفعة عند بوغاز باب المندب تحول دون وصول حيوانات الأعماق من المحيط الهندى .

ويدير المحطة منذ سبتمبر الماضى الأستاذ حامد عبد الفتاح جوهر وهو من أول من تخرجوا من كلية العلوم . ويسرنا أن نذكر أن ابحاثه عن بعض الأخطبوطيات ، قد نالت كل تقدير واعجاب فى الأوساط العلمية ؛ وشهد بكفاءته أكبر الثقات فى جامعات انجلترا ؛ وهذا شرف ليس لمدير المحطة فقط بل لمصر وللعلم .

كامل منصور
أستاذ علم الحيوان المساعد بكلية العلوم



البحر الأحمر فى عهد الفراعنة

البحر الأحمر :

هو أشد بحار العالم حرارة إذ يبلغ متوسط درجة حرارة مياهه حوالى ٢١,٥ درجة وترتفع إلى ٣٥ درجة على سطح البحر فى شهور الصيف ، والسبب فى هــــذا هو عمق هذا البحر الذى يبلغ ٢٢٠٠ متر . وأما كمية الأملاح فكبيرة أيضاً إذ تبلغ ٣٦,٥ ٪ عند بيريم وتتراوح بين ٤١ ٪ و٤٣ ٪ عند السويس . ويمتد هذا البحر إلى مسافة ٢٣٠٠ كيلو متر ويبلغ عرضه فى بعض الأماكن حوالى ٣٥٥ كيلو متراً . ويختلف عمق الماء فى هذا البحر فبينما هو فى خليج السويس ٧٣ مترا نجده فى خليج العقبة حوالى ١٢٨٧ مترا .

والبحر مملوء بالصخور المتكونة من الشعاب المرجانية التى كثيراً ما تظهر على سطح الماء ثم تختفى غالبا تحت هذا السطح لمسافة متر ونصف .

والملاحة فى هذا البحر كانت ولا تزال محفوفة بالمخاطر والصعاب ، تلك المخاطر التى صورها لنا الأدب المصرى القديم فى قصة « البحار » التى ترجع إلى عهد الأسرة الثانية عشرة . فنحن الآن إذا ما علمنا أن أصحاب السفن الشراعية فى يومنا هذا لا يجرءون على الملاحة ليلا فى هذا البحر ، يتضح لنا صدق هذه القصة التى تصور لنا خطورة الملاحة فى تلك الأيام .

وزيادة على ذلك فان وقوع البحر بين صحراوين جعل الجو هناك شديد الحرارة ، وباضافة هذا إلى كثرة الرطوبة يمكننا أن نتصور تعذر الحياة فى تلك الجهات ، وخصوصاً على السفن التى تلاقى صعوبات كثيرة سواء فى الحصول على الماء العذب أو الغذاء .

وقد زادت أهمية هذا البحر كطريق للمواصلات وخصوصاً بعد حفر

قناة السويس التى أصبحت أكثر قنوات العالم ازدحاماً بالسفن التى تعبرها من المحيط الهندى إلى البحر الأبيض المتوسط وبالعكس . ومنذ أقدم العصور كان البحر الأحمر طريقاً للمواصلات بين مصر وبلاد الصومال وجنوب بلاد العرب ، لأن المصرى شعر منذ فجر التاريخ بحاجة قصوى إلى منتجات هذه البلاد من بخور وعطور وصموغ مما كان يحتاج إليه فى المعابد .

الملاحة فى مصر وأهمية النيل كطريق للمواصلات :

من الثابت منـــذ أقدم العصور أن نهر النيل كان ولا يزال طريق المواصلات الوحيد فى وادى ضيق مستطيل مثل وادى مصر ، ولا شك أن المصريين كانوا بحارة مهرة لهم خبرة بالملاحة وبناء السفن . ولـكن ليس معنى هذا أنهم كانوا يقتصرون على الملاحة النيلية الداخلية فحسب ، بل ثبت لنا منذ أقدم العصور أنه كانت هناك علاقات خارجية بين مصر وما جاورها من بلاد البحر الأبيض والأحمر ، وهذا النص الذى ورد على حجر بالرمو ، والذى يفيد بأن سنفرو آخر ملوك الأسرة الثالثة أرسل بعثة مكونة من أربعين سفينة لاستحضار خشب الأرز من لبنان ، لدليل قاطع على وجود مثل هذه العلاقات الخارجية . بل وأبعد من هذا فإن آثار الأسرات الأولى وعصر ما قبل التاريخ فى مصر كلها ، تدل على اتصال بين مصر وغيرها من البلاد المجاورة . فيتضح لنا إذن كما ذكر الأستاذ ماسبرو « أن المصريين هم أول من بنى سفناً بحرية وأول من سافر على البحار ولاقى الأخطار فى البحرين الأبيض والأحمر ، بل ويظهر أنهم علموا غيرهم من الشعوب فى الملاحة وبناء السفن » .

طريق المواصلات بين مصر وسواحل البحر الأحمر :

ينحنى النيل شمال طيبة بقليل انحناء محسوسا ، ويمتد شرقاً على امتداد

هذا الانحناء طريق معروف « بوادى الحمامات » ، يخترق الصحراء بين قفط على النيل والقصير على البحر الأحمر .

ومن النقوش الكثيرة المتناثرة على طول هذا الطريق ، نعلم أنه كانت هناك حركة مرور مستمرة منذ عصر الأسرة الخامسة . وليس معنى هذا أن هذا الطريق لم يعرف قبل ذلك العهد ، بل أثبتت الآثار أن الطريق كان معروفاً للمصريين منذ عصر ما قبل الأسرات ؛ والدليل على ذلك وجود بعض القواقع البحرية فى المقابر التى يرجع تاريخها لهذا العهد فى الصعيد وبلاد النوبة ؛ كما أن الأستاذ بترى قد وجد فى حفائره بابيدوس سنة ١٩٠٠ والتى هى عبارة عن مقابر ملوك الأسرة الأولى ، فى مقبرة الملك « قع » قطعة من العاج عليها صورة طريفة لرجل سامى ذى لحية طويلة وشارب محلوق . فوجود مثل هذا الأثر فى الصعيد ، فى هذا الوقت المبكر ، مما لا يترك مجالا للشك فى أن مصر اتصلت بشعوب سامية عن طريق وادى الحمامات ؛ ويثبت هذا أن بترى نفسه وجد مقبرة يرجع تاريخها للأسرة الخامسة فى وشاشه ، على جدرانها مناظر تمثل المصريين وهم يضربون العرب (الساميين) .

وقد تكلم الأستاذ G. Jequier فى كتابه : Histoire de la civilisation Egyptienne (Paris — 1925) Page 168 عن تجارة مصر الخارجية فى عهد الدولة القديمة فقال « كانت التجارة مع الدول الخارجية تسلك طريق البر والبحر لاستحضار البخور والعطور ، التى كانت تستلزمها الحياة الدينية فى مصر ؛ ولما كانت هذه المواد لا توجد إلا فى بلاد الصومال وجنوب بلاد العرب ، لذلك اتصل المصريون بسكان تلك البلاد وكثيراً ما تغلبت الحملات المصرية على تلك البلاد ورجعت محملة بالغنائم التى استولت عليها إما بالقوة والعنف وإما بالصلح والاتفاق » .

من كل هذا يتضح لنا ضرورة الاتصال بين مصر وبلاد الصومال ، التى كان الطريق اليها براً وبحراً ؛ ففى البر تسير القوافل مخترقة وادى الحمامات ،

وفى البحر الأحمر تسير السفن التى كانوا يشيدونها على ساحل هذا البحر .

أهمية المصرى كملاح :

من هذا كله يتضح لنا ضرورة حذق المصرى لفنون الملاحة ، التى اضطر اليها منذ فجر التاريخ ، بل منذ نشأت الحضارة فى مصر . مارسها أولا فى داخل البلاد أى فى ملاحته النيلية ، ومارسها بعد ذلك بقليل فى البحار ، وليس هذا لخوفه من هذه البحار أو لتوهمه أنها أكثر خطراً من الأولى ، بل لعل ذلك يرجع إلى عدم احتياجه للملاحة البحرية كاحتياجه للملاحة النيلية

فالمصرى إذن كان ملاحاً بغريزته مارس فنون الملاحة وبرع فيها ، وكل ما وصلنا من أخبار فى هذا الصدد تدل على أنه قام بهذه المهنة خير قيام . هذا ولا ننسى تلك العقبات التى كانت تعترضه فى النيل وفى البحار ، وتبعاً لهذا اختلفت أنواع السفن التى كان يستعملها فى رحلاته النيلية والبحرية .

الطريق بين النيل والبحر الأحمر :

هو طريق وعر المسالك لاحياة فيه ولا مياه ، تخترقه القوافل فى أربعة أيام بين قفط والقصير . فاذا ما وصل المسافر إلى شاطىء البحر وجده مماثلا للطريق الذى اخترقه ، بل يزيد عنه فى وعورته، فليس هناك إلا الرمال والمياه المالحة . لذلك أصبح لزاماً على هذا المسافر أن يحمل معه مؤونة الطريق ثم مؤونة الاقامة على الشاطىء ، مضافاً اليها مؤونة الأيام التى ينوى البقاء فيها مسافراً على السفينة فى البحر .

ومن المعلوم أن ساحل البحر الأحمر لايسمح مطلقاً ببناء السفن إذ أن الطبيعة هناك صحراوية خالية من كل أنواع الأشجار ، لذلك اضطر المصرى إلى أن ينقل معه كل مايحتاج اليه فى بناء سفينته . وكانت وسيلته فى نقل هذه الأشياء هى ظهور الدواب (الحمير) من قفط إلى القصير .

ولقد حدثنا أونى أحد أشراف الأسرة السادسة ، أنه تمكن من بناء سفينة من خشب السنط طولها ٦٠ ذراعا وعرضها ٣٠ ذراعا فى مدة ١٧ يوما، فاذا أضفنا إلى ذلك الوقت الذى يستغرقه نقل الصناع والحمالين والأخشاب التى كانوا يحتاجون اليها فى بناء السفينة ، هذا بخلاف حمولة السفينة نفسها من مياه عذبة وطعام لأفراد البعثة والصناع ، يتضح لنا أن العمل يستلزم شهراً على أقل تقدير . هذا بخلاف الصعوبات التى كانت تعترض القوافل فى الطريق ، ولكن بالرغم من هذه الصعوبات فان المصرى قد تغلب عليها ، وحدثتنا النصوص منذ عصر الدولة القديمة بأنهم كانوا يجتازون البحر الأحمر مراراً لاستحضار خيرات بلاد الصومال . وقد بدأت أخبار هذه الرحلات من أوائل الأسرة الخامسة ثم أصبحت بعد ذلك من الأمور المألوفة فى أيام الأسرة السادسة ، والدليل على ذلك ماذكره لنا أحد أشراف هذه الأسرة المدعو خوى فى مقبرته بأسوان « لقد سافرت مع سيدى الأمير رئيس بيت المال نبتى إلى جبيل (Byblos) ، ثم مع سيدى الأمير رئيس بيت المال خوى إلى بلاد البنت إحدى عشرة مرة »

أخبار حملة ساحورع فى أيام الأسرة الخامسة :

أوفد هذا الملك أسطولا إلى بلاد الصومال وجنوبى خليج عدن لجلب البخور والعطور والأدهان الجميلة الكثيرة الاستعمال عند الشرقيين . أما الصومال فكانت تعرف عند المصريين بالأرض المقدسة ، ونسب بعض الأثريين مبدأ تجارة مصر مع الصومال إلى عهد الأسرة الأولى لكثرة استعمال ملوك هذه الأسرة لخشب المر ، وربما أتت هذه الأخشاب عن طريق التجارة براً ثم تولاها سكان شاطىء النيل الأزرق وعطبرة وأعالى النيل . وقد جاء فى الآثار أن أحد أبناء الملك خوفو اقتنى عبداً صومالياً ، ولكن المعروف أن ساحورع هو أول ملك أثبتت آثاره أنه مؤسس المواصلات البحرية مع

الصومال رأساً ؛ ومما ورد عنه أنه جلب من تلك الجهات ثمانين ألف مكيال من المر وستمائة مثقال من مخلوط الذهب والفضة وألفين وستمائة ساق من نباتات ثمينة لعلها الأبنوس . ويستدل من آثار الملوك الذين حكموا القطر بعد ساحورع أن مصر حافظت في عهدهم على مركزها السياسي والمالي والعمراني ، وأن المصريين أخذوا يتطلعون إلى خيرات البلاد الأجنبية . فنرى ايزيسى في أواخر الأسرة الخامسة يفتتح محاجر وادى الحمامات التى تبعد عن النيل بمسير ثلاثة أيام وقد قطعت قبل ذلك الأحجار من ذلك الوادى ؛ ولكن الثابت أن ايزيسى هذا هو أول من نقش اسمه هناك . ولما كان هذا المكان هو أقرب جهات البحر الأحمر للنيل ، اجتازته القوافل من قفط مارة بالوادى حتى تصل إلى شاطىء البحر ، فى مدة خمسة أيام . وعلى هذا كان هذا الطريق هو أسهل المواصلات إلى الصومال ، وهذا ما دعى ساحورع إلى إرسال حملته عن هذا الطريق ، كما أرسل ايزيسى جيشه إلى ذلك الاقليم عن الطريق نفسه بقيادة وزيره باأوردد Paurdd

وبعد ذلك يظهر أنه كان هناك طريق آخر استعمل منذ أيام الأسرة السادسة ، وهو طريق وادى الطميلات ، لقربه من عاصمة البلاد « منف » ؛ مخترقاً ذلك الوادى إلى السويس خصوصاً وأنه هو الطريق القديم للقوافل التى تسافر إلى آسيا ، من هيليوبوليس فوادى الطميلات فالسويس فشبه جزيرة سينا .

ومن الغريب أن أشراف مدينة الكاب هم الذين كانوا يسيطرون على هذه الرحلات وكانوا يلقبون أنفسهم بالقواد ، وذلك لشهرتهم فى معرفة البحار وخاصة البحر الأحمر . وكان هذان الطريقان : الطريق الأول (وادى الحمامات) أو الطريق الثانى (وادى الطميلات) محاطين بالمخاطر ؛ إذ أنه على امتدادهما كانت قبائل البدو تهاجم المسافرين وتسلبهم مؤونتهم وما يحملون من سلع ثمينة بل تفتك بهم فى بعض الأحيان . وقد حدثنا أحد رجال

الأسرة السادسة بشيء نستدل منه على هذه المخاطر : « أرسلني سيدى صاحب الجلالة بيبي (الثانى) إلى بلاد الأسيويين ، لاستحضار جثمان الصديق الوحيد رئيس القواد ، الذى كان قد ذهب إلى هذه البلاد ليبنى سفينة سورية للسفر بها إلى الصومال ، ولكنه قتل هو ومن معه بأيدى قبائل البدو الأسيوية » .

القناة بين النيل والبحر الأحمر (مخترقه وادى الطميلات) :

يغلب أنها حفرت فى عهد الملكة حتشبسوت التى حدثتنا على جدران معبدها بالدير البحرى ، عن أخبار حملتها إلى بلاد الصومال ورسمت مناظر هذه الرحلة ، ومنها يتضح لنا أن السفن كانت رأسية على شاطىء النيل لاشاطىء البحر. ولكن مما يؤسف له أن هذه القناة قد طمرتها الرمال حتى أن رمسيس الثالث نقل لوازم رحلته على ظهور الحمير من قفط إلى القصير. ثم بدأ الحفر فى هذه القناة مرة أخرى فى عهد الملك نخاو فى الأسرة السادسة والعشرين ؛ وانتهى العمل منها فى العصر الفارسى فى عهد دارا واكسركسيس .

ولقد كان الطريق من السويس إلى بلاد الصومال طويلا جداً ومحاطاً بالمخاطر والعقبات ؛ لذلك نرى ملوك الدولة الوسطى قد عادوا إلى الطريق القديم، طريق وادى الحمامات . وفى عهد الأسرة الحادية عشرة أخذت الحملات ترسل تباعا إلى بلاد الصومال بعد أن مضت على وقوفها مدة طويلة فأرسل الملك منتحتب الثالث وزيره إلى وادى الحمامات لاستحضار الأحجار اللازمة لبناء التابوت الملكى ، وقد ترك ذلك الوزير بتلك الجهة نقوشاً كثيرة ، تتلخص فى أنه قضى هناك خمسة وعشرين يوماً مع عشرة آلاف عامل ، ويعتبر هذا أكبر عدد للعمال ورد ذكره على الآثار المصرية حتى ذلك العهد ، ثم قال : « وعادت حملتى بدون خسارة فلم يمت منها أحد ولم أفقد شخصاً ولم يهلك حمار ولم يهن عامل » .

وهناك نص آخر للوزير « هنو » من عهد الأسرة الحادية عشرة أيضاً ، يحدثنا فيه بأنه سافر إلى سواحل البحر الأحمر عن طريق وادى الحمامات ، فى قوة تبلغ ثلاثة آلاف رجل مزودين بما يحتاجون اليه من مأكل ومشرب ، وقد ذكر أن كل فرد كان يعطى له إناءان من الماء وعشرون قطعة من الخبز كل يوم ، مدة اختراق الصحراء والمكث بالوادى . وعليه يتضح لنا أن مجموع المصروف اليومى لرجال هذه الحملة بلغ ستة آلاف إناء من الماء وستين الف قطعة من الخبز كل يوم ؛ فاذا ما قضت هذه الحملة شهراً مثلا فما علينا إلا أن نضاعف هذا العدد ثلاثين مرة . ومن هذا يتضح لنا مقدار النشاط الهائل الذى كان يسود مدينة « قفط » ، لأنها هى أقرب المدن من الوادى ، ولابد أنها كانت تمد هذه الجيوش بالمؤونة . ونعلم أيضاً أن هنو هذا اتخذ فى مسيره كل وسائل الامن وسهولة الانتقال ، فحفر فى الطريق خمس عشرة بئراً ومستودعا للمياه ، وعين عليها الحاميات اللازمة لحراستها . ولما بلغ البحر الأحمر بنى مركباً أرسلها إلى الصومال ثم عاد هو إلى وطنه ، عن طريق الوادى نفسه ، جالباً معه قطعاً حجرية جميلة لتصنع منها التماثيل اللازمة للمعابد .

ويظهر أن الميناء المصرية المعدة فى ذلك الوقت للسفر منها إلى الصومال لم تكن عند القصير الحالية ، بل كانت شمالها على مسافة ستين كيلو متراً عند مدخل طريق وادى الغرزوز ، أى على بعد سبعة كيلومترات جنوب سفاجة . من كل هذا ومن هذه النقوش الكثيرة المتناثرة على طول طريق وادى الحمامات ، يمكننا أن نتصور تلك الحركة المستمرة وذلك النشاط السائد فى ذلك الوقت ، فى هذا الطريق الذى يبدأ من قفط التى تمد الرجال بالمؤونة ، وفى الطريق نفسه وعلى الشاطىء ، حيث كانوا يبنون السفن اللازمة لهم فى رحلتهم ، ثم ما كان يسود البلاد من فرح وسرور بعد رجوع هذه الحملات مظفرة محملة بنفائس بلاد الصومال .

ولقد بلغ شغف المصريين برحلاتهم إلى درجة أن سجلوها فى آدابهم وتناقلوها من جيل إلى جيل ، فالرحلة إلى آسيا مسجلة فى هذه القصة الطريفة

المعروفة بقصة « سنوهى » . وأما الرحلة إلى الصومال عن طريق البحر الأحمر فسجلة فى قصة « البحار » ، الذى ذكر لنا أنه ذهب وبعض الملاحين المصريين الجسورين ، الذين خبروا الأرض والسماء والذين لهم قلوب تفوق قلوب الليوث فى الشجاعة وبالرغم من هذا كله قد هبت عليهم عاصفة حطمت السفينة وأغرقتها ومن فيها ، ولم ينج منها أحد سواه حيث ألقته الأمواج على جزيرة تحكمها أفعى ، وعاش هناك مدة من الزمن فى هناء ونعيم ، ثم رجع إلى مصر محملا بالهدايا والخيرات . ثم قص على أهل بلده روايته هذه مظهرا لهم عجائب ما شاهده . وهناك آثار عثر عليها بالقرب من سفاجة ، مثل لوحة كان قد أقامها خنختاور من عصر امنمحت الثانى تذكاراً لرجوعه من بلاد البنت ، كما عثر على آثار محفة للمياه بنيت فى العصر الصاوى .

وفى عهد رمسيس زاد الاهتمام بتجارة مصر وعلى الخصوص بعد أن انتهى من حروبه ، وكان أول ملك شعر بأهمية القوة البحرية لمصر فأنشأ لها أسطولا تجارياً عظيما بين مصر وسواحل فينيقيا ، وأسطولا آخر للبحر الأحمر . وكانت بعض سفنه مختصة بنقل النحاس من مناجم سينا والبعض الآخر لاستحضار محاصيل بلاد الصومال وجنوبى بلاد العرب إلى ميناء القصير ، حيث تفرغ ثم تنقل على ظهور الدواب إلى مدينة قفط ومنها كانت تنقل براً أو على النيل وتوزع على باقى بلاد القطر شمالا وجنوباً .

عبد المنعم أبو بكر

بعض المصـــــادر

Köster, Zeitschrift für aegyptische Sprache und Altertumskunde 58 Page 125

Maspero, Histoire ancienne II Page 247

Kees, Kulturgeschichte des alten Orient I, «Aegypten» Page 121

البحر الأحمر فى عصر البطالسة والرومان

البحر الأحمر فريد فى موقعه ، فإن هذا الطريق المائى الذى شاءت الطبيعة أن يكون حلقة الاتصال بين البحار الشرقية والبحار الغربية ، يقع عند التقاء ثلاث قارات من العالم القديم ، فهو يمتد من البحار الجنوبية صوب البحار الشمالية حيث ينتهى بخليجين يتجه أحدهما نحو مصر والآخر نحو فلسطين كما لو كان الله قد أراد أن يترك الاختيار للانسان بعد أن أوحى إليه بالفكرة ليشق لنفسه السبيل . لكن الملاحة فى هذا البحر كانت شاقة عسيرة على سفن العصور القديمة ؛ فخلال شهور طويلة تسود فيه درجة حرارة مرتفعة ، وتهب عليه رياح عاصفة تعوق السير إلى الشمال . هذا إلى أنه رغم كثرة ما فى هذا البحر من الجزيرات والأعشاب المرجانية ، فإن الملاح قلما يجد فيه مأوى أميناً يلجأ اليه ؛ فشمال عدن لا توجد موانىء جديرة بالاسم . وقد ترتب على ذلك أنه لم يكن من المتيسر دائماً ، أن تستمر التجارة فى البحر حتى نهايته ، بل كثيراً ما كانت تضطر إلى الالتجاء إلى الشاطىء الشرقى أو الغربى فى مكان ما ، وتتخذ الطريق البرى ؛ لكن اليابسة لم تكن أكثر رفقاً بها من الماء ، ففى الشرق توجد الصحراء العربية وفى الغرب جبال الحبشة ثم النوبة .

لكن رغم تلك الصعوبات البحرية ، كان طريق البحر الأحمر دائماً قبلة أنظار التجارة فى العالم القديم . فمنذ أخذ الانسان إلى الملاحة كانت تجارة الصين والهند وبلاد العرب ملتقى أطماع المشتغلين بالتجارة . وقد كان هذا شأنها فى غابر الأزمنة . ولا يزال هذا شأنها اليوم ، وسيبقى ذلك شأنها ما بقيت قوانين الحضارة معتمدة على قوانين الطبيعة ، وما بقيت الهيئة الاجتماعية خاضعة لظروف البيئة التى تقوم فيها .

وقد كان من أولى المشكلات التاريخية مشكلة الطرق ، وخاصة الطريق

الرئيسى بين الشرق والغرب . فالأمس كاليوم كانت توجد طرق ثلاثة مباشرة جميعها مفتوحة فى بدايتها ، وجميعها مغلقة فى نهايتها ، وجميعها تتنازع الصدارة أمام عيون أقطاب التجارة ، أما هذه الطرق فهى طريق البحر الأحمر بنهايتيه نحو مصر ونحو سوريا ، وطريق الخليج الفارسى الذى ينتهى برحلة شاقة من بلاد ما بين النهرين نحو دمشق أو صور .

إننا نستخلص من استعراض حوادث الماضى أن الفراعنة وغزاة مصر من الأشوريين والفرس والاغريق والرومان ، وجدوا حل هذه المشكلة فى صالحهم باستيلائهم على سوريا ومصر . وفى العصور الحديثة نجد أن سانت لويس ونابليون عند ما جذبتهما هذه الأقاليم ، اعتبرا دائماً مصر وفلسطين بمثابة عينين تتجهان نحو الهند وداخل آسيا . وأخيراً وفق فردنان دلسبس إلى تحقيق الحلم العظيم الذى ساور الأجيال الماضية ، بشق قناة السويس رغم معارضة انجلترا التى تقترح اليوم إنشاء قناة أخرى بين خليج العقبة والبحر الأبيض ! ولا جدال فى أن مشكلة السيطرة على طرق الشرق ، هى التى حدت بانجلترا إلى احتلال مصر وفلسطين والعراق فى بداية الأمر ، وإلى الوصول إلى شىء من التفاهم مع مصر والعراق عند ما انبعثت الروح القومية فيهما . كما لا جدال فى أن نفس هذه المشكلة هى التى دفعت فى الماضى القريب — فى عشية الحرب العظمى — انجلترا وألمانيا إلى نضال عنيف من أجل سكة حديد بغداد . فى الواقع أن جل المطامع الكبرى تلتقى فى البحر الأحمر فى هذا الممر الضيق الذى كانت السيطرة عليه بالأمس كما هى اليوم وكما ستكون فى الغد من الأركان الأساسية فى الحوادث العالمية .

إننا نلمس اهتمام الفراعنة بالتجارة فى البعثات البحرية المتكررة ، التى كانوا يوفدونها منذ أيام الأسرة الخامسة أى منذ حوالى ٢٥٠٠ ق . م إلى بلاد بنت ، وهو الاسم الذى كانوا يطلقونه على ساحل الصومال وعلى الجزء الجنوبى الغربى من بلاد العرب Arabia Felix . وقد كانت تجارة

أواسط أفريقا أقل فى الأهمية من تجارة بلاد العرب فإن هذا الأقليم الأخير كان مركزاً هاماً للتجارة البرية والبحرية ليس بسبب غنى منتجاته فحسب ، بل لأن أهله الساميين كانوا كالفينيقيين يشتهرون بميل غريزى إلى التجارة . فمن بلادهم كانت تبدأ الطرق التجارية البرية نحو عيلانه و Leuke-Kome (فى مواجهة المدينة) فالبتراء وغزه ومدن سوريا . كما أنهم لم يلبثوا أن لعبوا دوراً هاماً فى التجارة البحرية التى كانت Adane أوعدن الحديثة مقرها ؛ فقد كانت تحمل إليها منتجات بلاد العرب والهند وكذلك منتجات الصين التى كانت تفد إليها دائماً عن طريق الهند ، ثم تنقل منها إما إلى الثغور العربية فى البحر الأحمر ففلسطين وسوريا ، أو إلى الثغور المصرية على شاطىء ذلك البحر . فلا بد أن تجارة مصر مع بلاد العرب لم تكن قاصرة على منتجات تلك البلاد فقط ، وإنما شملت أيضاً ما كان يصل إليها من منتجات الشرقين الأوسط والأقصى . ولعل اهتمام المصريين بتجارة الشرق كان كذلك أحد الدوافع التى حملتهم على فتح سوريا ، لكى لا يكون الطريقان الآخران فى حوزة قوة أخرى تستطيع أن تجعل من كليهما أو من أحدهما منافساً خطيراً للطريق المار بمصر .

وفى عهد الفراعنة كان المصريون يسلكون ثلاثة طرق للذهاب إلى بنت ، إذ كانوا يتبعون من قفط طريق القوافل الذى يمر شمال محاجر الحمامات ، وينتهى عند شاطىء البحر الأحمر بميناء صغير Douaou على بعد بضعة أميال شمال الثغر البطلمى Leukoslimen ؛ والميناء الحديث القصير يصل إليه الركب بعد مسير خمسة أيام ومن ثم يركب البحر . ولتشجيع حركة الانتقال بالطريق الصحراوى بين النيل والبحر الأحمر اهتم الفراعنة بحفر الآبار وإقامة الحاميات . أما الطريق الثانى فكان القناة التى تربط فرع النيل الشرقى بالبحر الأحمر مارة بوادى الطميلات ، تلك القناة التى يعزو الإغريق حفرها إلى سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة ، ويقال أن حفرها أعيد فى عهد رمسيس الثانى ثم نخاو الثانى وكذلك دارا الأول

وجزركسيس . أما الطريق الثالث فهو طريق أعالى النيل ولعله كان أقدم هذه الطرق لأن ملوك الأسرة الأولى كانوا ينعمون بمنتجات بلاد بنت ولم يعرف عنهم أنهم أخذوا إلى البحر ؛ فيرجح أن تجارة تلك البلاد كانت تفد عن هذا الطريق ، لا سيما أنه معروف أن العلاقات التجارية بين شاطئ البحر الأحمر الشرقى والغربى بدأت منذ أقدم العصور . وقد يكون اهتمام الفراعنة بهذه التجارة هو أهم الأسباب التى دفعتهم إلى فتح بلاد النوبة وتأمين طرق أعالى النيل .

لقد ترتب على اهتمام الفراعنة بتجارة مصر الشرقية ، رواج تلك التجارة التى ازدهرت حيناً وتدهورت حيناً آخر ، حتى كادت تتلاشى فى أواخر أيامهم بسبب ما انتاب البلاد من الغزوات والثورات . لكن عندما فتحها الاسكندر الأكبر ، ووضع البطالسة نصب أعينهم أن يشيدوا فيها صرح دولة مستقلة قوية وغنية ، كان لزاماً على البطالسة ألا يعملوا على تفكيك عرى الامبراطورية المقدونية ليفوزوا باستقلالهم السياسى فحسب ، بل أن يضموا ملحقات مصر الطبيعية ويسيطروا على الطرق التجارية ليضمنوا سلامة استقلالهم السياسى والاقتصادى ، وكان طبيعياً ألا يوجهوا عنايتهم إلى طرق التجارة فى بحر إيجه فقط ، بل إلى طرق التجارة الوافدة من أفريقيا وبلاد العرب والهند ، وإلى جعل مصر الطريق الرئيسى لمرور تلك التجارة . ولذلك لم تقتصر صادرات مصر إلى الممالك الشمالية على منتجات البلاد فقط ، بل شملت أيضاً منتجات الصين والهند وبلاد العرب وأواسط أفريقيا ، التى كانت تصدر مصر أغلبها بعد صناعته مثل العطور والحلى والعاج كما كانت تصدر إلى البلاد الجنوبية والشرقية منسوجاتها وزيوتها وبضاعتها المعدنية والزجاجية وكذلك منتجات البلاد الشمالية مثل المعادن والأصباغ والنبيذ . إن اهتمام البطالسة بمرور التجارة الشرقية بمصر بدلا من طريق الخليج الفارسى أو من تفريغها فى Leuke Kome على شاطئ البحر الأحمر الشرقى

ثم نقلها إلى البتراء وسوريا كان من الأسباب التى حملتهم على فتح جنوب سوريا وضمها إلى مصر مما أدى إلى خوضهم غمار حروب عديدة ، وليس أدل على بعد نظرهم من أنه عندما فقدت مصر سيادة فلسطين فى أواخر أيام البطالسة ، أصبح للطريقين الآخرين تحت رعاية النبطيين فى البتراء أهمية كبرى وفقدت مصر جانبا كبيراً من أرباحها .

ويتمثل اهتمام البطالسة بتجارة البحر الأحمر فى عنايتهم بالطرق التى تربط وادى النيل بالبحر الأحمر ، وكذلك فى انشاء الموانىء على الشاطىء الغربى لهذا البحر فى أكثر المواقع صلاحية لرسو المراكب وللاتصال بالنيل . وبيان ذلك أن بطليموس الثانى أعاد حفر تلك القناة القديمة التى كانت تبدأ بالقرب من بباسطس ثم تخترق وادى الطميلات مارة ب Pithom و Heroonpolis ثم تنحنى صوب الجنوب وتلتقى بالبحر الأحمر حيث أسس ميناء تحمل اسم Arsinoe عرفت فيما بعد باسم Cleopatris-Arsinoe ثم Clysma ثم قلزم ثم السويس . واهتم أيضاً بالطريق البرى بين قفط والبحر الأحمر ، حيث يقوم ثغر Leukoslimen وفتح طريقاً آخر بين فقط وخليج Immonde ، حيث أنشأ ثغراً يدعى Berenice فى مواجهة أسوان تقريباً ؛ كما أنشأ شمال Leukoslimen ثغرين آخرين هما Myos Hormos (عند رأس أبى شعر) ، حيث ينتهى الطريق المار بمحاجر السماق و Philotera (سفاجة) ، حيث ينتهى طريق الجرانيت الرمادى مما يدل على أن هذين الطريقين كانا يستعملان أيضاً لنقل التجارة . وعلى جوانب هذه الطرق أقيم عدد من الحاميات كما حفر عدد من الآبار إلا أنها لم تكن كافية إلى حد يُغنى القوافل تماماً عن حمل الماء معها . ولا شك أن كثرة الانتقال بواسطة هذه الطرق الصحراوية — فقد كان أغلب التجاره فى عصر البطالسة والرومان يمر بهذه الطرق وأقلها بالقناة — ساعد على الاهتمام بتربية الجمال التى أدخلت فى مصر فى العصر الصاوى .

وفى الجنوب فى مواجهة مدينة مرو أنشأ البطالسة ثغراً يدعى Ptolemais Theron ، يدل اسمه على أنه كان مقصد الحملات التى كان البطالسة يوفدونها لاصطياد الحيوانات النادرة وخاصة الفيلة الأفريقية التى كانوا يستخدمونها فى حروبهم ، إلى أن ثبت لهم فى موقعة رفح (عام ٢١٧ ق . م .) أن الفيلة الأفريقية كانت أقل استعداداً للحرب من الفيلة الهندية فى جيوش خصومهم فقل اهتمامهم بهذه العدة تدريجا إلى أن تلاشت من جيوشهم . وقد أسس البطالسة أيضاً ثغراً يدعى Adulis جنوب مصوع للاتجار مع مملكة اكسوم ووصل المستكشفون فى عصر بطليمس الرابع إلى أقصى نقطة وصل إليها الملاحون جنوباً فى العصور القديمة وهى رأس Notos(gardafui) . ويقال أن بطليموس الرابع أسس ثغراً يدعى Arsinoe بجوار بوغاز باب المندب . وحتى عصر بطليموس السابع (Euergetes II) لم تجرؤ المراكب المصرية على الابحار فيما وراء هذا البوغاز ، إذ كانت صادرات الصين والهند تفرغ فى Adane أو جزيرة سقطره ، لكن فى ذلك الوقت وصل إلى الهند أحد أبناء Cyzicus النازلين بمصر يقوده أحد الملاحين الهنود . ولم تعرف العصور القديمة موانىء الشاطىء الغربى وحدها ، بل كانت توجد كذلك عدة موانىء على الشاطىء الشرقى أهمها Leuke-Kome التى مر بنا ذكرها ، ويرجح أن بطليموس السابع أنشأها فى مكان Ampelone بعد تخريبها ؛ وإلى جنوبها كان يوجد ثغراً Negra Vecus و Muza

وبفضل عناية البطالسة ومهارة الأغريق فى الملاحة ، إذ كان فى يدهم أغلب تجارة مصر الخارجية ، انتعشت تلك التجارة حتى وصلت صادرات مصر شرقاً حتى الصين وغرباً حتى اسبانيا وشمالا حتى بريطانيا وجنوباً حتى أواسط أفريقيا ؛ لكن لم تلبث أن اضمحلت فى أواخر أيام البطالسة نتيجة للثورات والفتن الداخلية ، التى تمخضت فى نهاية الأمر عن ضياع استقلال البلاد ووقوعها فى قبضة الرومان .

وما كاد يستتب الأمر للرومان فى مصر ، حتى أدرك أغسطس أهمية تجارة مصر الشرقية فأرسل حملة لاخضاع القبائل العربية فى اليمن أو لانزال أكبر الخسائر بها ، لأنها سيطرت على التجارة الشرقية وحرمت مصر من أغلبها بتحويلها إلى الطريقين الآخرين . وإذا كانت الحملة لم توفق فى أغراضها الحربية فإنها أفلحت فى إظهار قوة روما أمام أعين القبائل الساحلية ، فضلا عن أن التجارب البحرية التى اكتسبها الأسطول فى خلالها عادت بالفائدة على تجار الرومان . ولم يلبث الرومان أن أصابوا تجارة بلاد العرب فى الصميم بضربة قاسية ، حين بعثوا بأسطول دمر Adane فى عهد أغسطس أو بعده بقليل ، فتراها فى عصر Vespasian لا تزيد عن قرية صغيرة فقيرة . وكان تخريبها مدعاة إلى انتعاش تجارة مصر ، كما كان تخريب قرطجنة وكورنث من قبل سبباً فى انتعاش تجارة روما . ومنذ ذلك الوقت أصبحت لمصر السيادة التجارية فى خليج العرب والمحيط الهندى ؛ إلا أن عرب اليمن احتفظوا بشىء غير قليل من التجارة الشرقية عن طريق Muza التى أصبحت مركز تجارتهم بعد تخريب Adane . ويقول سترابون « إن فى عصر البطالسة لم يجرؤ على الخروج من خليج العرب أكثر من عشرين مركباً مصرية فى العام أما الآن (أى فى عصر أغسطس) فان مائة وعشرين مركباً تبحر إلى الهند من Myos Hormos وحدها » . ويرجح أنه قد ساعد على نجاح الرومان فى الوصول إلى هذه النتيجة فرض مكوس جمركية ثقيلة على المراكب العربية والهندية التى كانت تنقل التجارة الشرقية ، وازدياد إقبال الغرب على الحاصلات الشرقية التى كان لها شأن أى شأن إذ ذاك . ولا شك أن من أهم أسباب انتعاش تجارة مصر الشرقية فى العصر الرومانى كان استكشاف طرق الاستفادة من الرياح الموسمية وما ترتب على ذلك من اختصار المسافة باجتياز الطريق رأساً من الخليج العربى إلى الهند بدلا من السير بمحاذاة الشاطىء ، وتأمين الطرق الصحراوية التى تربط وادى النيل بالبحر الأحمر وحفر الآبار على جانبيها ،

وإعادة حفر القناة بين النيل وقمة هذا البحر فى عهد الامبراطور تراجان ، وفتح طريق جديدة بين Antinoopolis (بالقرب من المنيا) وهى المدينة التى أسسها الامبراطور هادريان و Berenice على البحر الأحمر ، والقضاء على القراصنة فى البحر الأحمر والمحيط الهندى . ويقدر Pliny قيمة تجارة الامبراطورية الرومانية مع بلاد العرب والهند فى عصر Vespasian بمبلغ ١,١٠٠,٠٠٠ جنيه سنويا ، كان يدفع جزء منه للنقل دون شك . ويمكننا أن نتبين الربح الذى كان يعود على المشتغلين بنقل التجارة الشرقية من قول Pliny بأن ثمن البضاعة الشرقية كان يزداد إلى مائة ضعف ، منذ خروجها من بلادها حتى وصولها إلى روما . وقد بلغت تجارة مصر مع الشرق فى العصر الرومانى أقصى مداها فى القرن الثانى ، ثم أخذت فى التدهور فى القرن الثالث . وازدادت حالها سوءا فى عهد الدولة البيزنطية ، عندما تحولت الاسكندرية من عاصمة سياسية وتجارية للبلاد إلى عاصمة دينية تقطع أوصالها بل أوصال البلاد جمعاء المشاحنات بين دعاة مذهب المونوفيزيت أو اليعاقبة وأنصار مذهب الدووفيزيت أو الملكيين Melchlies وقد أدت تلك المشاحنات إلى اضمحلال جميع مرافق البلاد الاقتصادية .

ابراهيم نصحى

بعض المراجع

Breasted, History of Ancient Egypt

Kammerer, A., La Mer Rouge.

Hanotaux, G., Histoire de la Nation Egyptienne, III.

Mommsen, T., Provinces of the Roman Empire, II.

Jones, A. H. M., The Cities of the Eastern Roman Provinces.

Rostovtzeff., M. Caravan Cities.

Charlesworth, M. P., Trade Routes and Commerce of the Roman Empire.

Johnson, A. C., Roman Egypt vol. II of the series "An Economic Survey of Ancient Rome".

البحر الأحمر

كطريق تجارى فى عهود البيزنطيين والعرب والمماليك

فى فترة الانتقال بين العصور القديمة والعصور الوسطى ، كانت تجارة الهند والشرق ، تتبع فى وصولها إلى الغرب ، عدة طرق . فكان ينقل جزء منها عن طريق البنجاب وهند وكوش وفارس . وكان الجزء الأكبر من هذه التجارة ، ينقل بحراً إلى فارس ، عن طريق الخليج الفارسى . ثم كان هناك طريق جنوبى ثالث ، ألا وهو طريق البحر الأحمر ومصر .

وكان البيزنطيون يشجعون هذا الطريق الجنوبى ، لمقاومة احتكار أعدائهم الفرس ، لتجارة الهند . وجستنيان (٥٢٧ — ٥٦٥) ، بعد أن أعاد فتح أفريقيا . أخذ يشجع هذا الطريق. وكان أباطرة بيزنطة يهتمون باستيراد حرير الهند ، لاستخدامه فى أغراض سياسية ، من حيث التأثير به فى البرابرة المغيرين . وكان البيزنطيون يفضلون أن تصلهم تجارة الهند ، عن طريق الأحباش المسيطرين على جنوبى البحر الأحمر ، والذين كانت تربطهم بهم مصالح تجارية مشتركة ، ولم يقتصر نقل متاجر الهند ووسط أفريقيا على الأحباش ، بل كان البيزنطيون يرسلون سفنهم جنوباً ؛ وكان هناك موظف بيزنطى logothète ، مهمته القيام برحلة سنوية لجلب متاجر الهند ، عن طريق البحر الأحمر . وكان العرب والهنود أحياناً ، يشتركون فى هذا النقل .

وكانت المتاجر الهندية تفرغ فى عدة موانى بيزنطية . ففى الشمال كانت تفرغ فى القلزم ، بعد أن تدفع الضرائب الجمركية عند جزيرة Jotabe . ثم كانت تنقل المتاجر ، بواسطة القناة التى تصل القلزم بالنيل ، والتى وجدت منذ عهد الفراعنة ، وأعاد حفرها البطالسة والرومان ، والتى كانت لا تزال موجودة ، على الأقل ، إلى أوائل القرن السادس للميلاد . وفى الأوقات التى

كانت تردم فيها أجزاء من هذه القناة ، كانت تنقل المتاجر على ظهور الإبل وعند وصولها إلى النيل ، تحمل حتى البحر الأبيض المتوسط . وكذلك كان جزء آخر من متاجر الشرق ، يفرغ فى ميناء Berenice القديمة ، والتى ظلت محتفظة بأهميتها التجارية ، إلى القرن الرابع الميلادى على الأقل . وكانت تنقل منها المتاجر براً . حتى تصل إلى إقليم طيبة ، ومنها تحمل فى النيل حتى الاسكندرية

* * *

وفى القرن السابع الميلاد ظهرت دولة العرب ، واصطدمت بالروم . واستولى عمرو بن العاص على مصر . وما أن استتب له الأمر بها ، حتى أخذ يفكر فى تنفيذ بعض المشروعات لتحسين أحوال البلاد . فاقترح على الخليفة عمر بن الخطاب حفر قناة تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط مباشرة . ولكن عمر رفض ، خشية استخدام الروم هذه القناة فى أغراض عسكرية ضد دولة العرب .

ثم حدث بعض الجدب بجزيرة العرب ، فطلب الخليفة إلى عمرو إعادة حفر القناة القديمة ، التى كانت تصل القلزم بالنيل ، مارة بالبحيرات المرة وبوادى الطميلات ، لارسال القمح إلى الحجاز ، سنة ٦٤٣ م . واستفادت التجارة من هذه القناة . فأخذت متاجر الهند تعبر إليها من البحر الأحمر ، وتصل إلى النيل فالأسكندرية . وأخذت تعرف باسم خليج أمير المؤمنين . ولم تستمر هذه القناة مفتوحة للتجارة ؛ بل أخذ الرمل يردم بعض أجزائها ، فى أوائل القرن الثامن للميلاد . وفى سنة ٧٦١ م ، أمر أبو جعفر المنصور بردمها ، لمنع وصول المدد إلى بعض الثوار بالحجاز . ولكن ردم القناة لم يوقف تيار التجارة ؛ وأصبحت متاجر الهند ، التى كانت تتجمع فى عدن وجدة ، تنقل فى البحر الأحمر إلى القلزم ، ومنها تحمل براً وبحراً إلى الأسكندرية . وفى ذلك العصر كان ينقل جزء من المتاجر الهندية ، من القلزم شمالا إلى الفرما ، فى موضع Péluse القديمة .

وشارلمان كان يشجع تجارة الشرق . وأرسل سفارة إلى هارون الرشيد لهـــذا الغرض . وعندما أصبح امبراطوراً سـنة ٨٠٠ م ، زادت علاقاته بالأراضى المقدسة ، وأوجد علاقات تجارية منتظمة بين فرنسا والشرق . ويقال إن هارون الرشيد ، قد فكر أيضاً فى إيصال البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ، ولـكنه خشى العواقب الحربية والسياسية ، التى قد تترتب على ذلك . وفى عهد خلفاء شارلمان ، أصاب التجارة عامة ، فترة تأخر ؛ ونال تجارة الهند نصيب من ذلك . إلا أنها عادت إلى الازدهار ، كما نجد فى عهد الطولونيين (٨٧١ — ٩٠٤ م)

* * *

ولقد كان استقرار الصليبيين فى الشام وفلسطين ، داعياً لأن تقف مصر نحوهم موقف العداء . واستمر النضال زمناً طويلا . وكان غرض الصليبيين الأساسى القضاء على قوة مصر الحربية . وكان الرأى السائد هو قطع التجارة بين أوروبا ومصر ، لحرمان مصر من المواد الأولية الضرورية للحرب ، مثل الأسلحة والحديد والخشب . وصدرت فى فترات مختلفة قوانين من جانب البابا والحـكومات الأوربية ، لمنع توريد تلك الأصناف إلى مصر . ومن الناحية الأخرى ، كان سلطان مصر إذا رحب بالتجارة الأوربية فانه يخالف شعوره الدينى والوطنى ، فنجد إذاً أنه قد وجدت لدى الجانبين ، المصرى والأوربى ، العوامل التى تساعد على إيقاف التجارة بين الهند وأوروبا ، عن طريق البحر الأحمر ومصر . وفعلا نقصت هذه التجارة فى بعض الفترات . إلا أن هذا لم يكن القاعدة العامة . فتغلب على عوامل المنع ، الرغبة المشتركة بين مصر وأوروبا ، فى عدم سد باب وفير للربح من التجارة . ولم تحل القوانين البابوية دون استمرار التجـــارة . فبيزا عقدت معاهدة تجارية مع مصر سنة ١١٧٣ ، وبمقتضاها تعهدت بارسال الأسلحة . والبندقية لم تستطع إيقاف تجارتها مع مصر ، واكتفت بتنفيذ القوانين البابوية المتعلقة بمنع إرسال

الأسلحة والذخائر الحربية . وعلى العكس نجد أن الحروب الصليبية ، باستثناء فترات معينة ، كانت من العوامل الفعالة فى سبيل إنعاش تجارة مصر وأوروبا ، أو بالأحرى تجارة الهند وأوروبا . وأصبحت موانى مصر على البحر الأبيض المتوسط تعج بالتجار ، حتى ان رسول فردريك بارباروسا إلى مصر ، قد أدهشته الحركة التجارة فى الاسكندرية ، فى سنة ١١٧٥

والحروب الصليبية قد أحدثت تغييراً محلياً فى سير التجارة فى البحر الأحمر . فسيطرة الصليبيين على الشام وعلى طريق الحج البرى ، قد دفعت التجارة والحجاج إلى سلوك طريق جنوبى . فكانت تجارة الهند المتجمعة فى عدن تنقل بواسطة العرب والمصريين والهنود إلى ميناء عيذاب ؛ ومنها تحمل المتاجر على ظهور الجمال إلى قوص ، التى أصبحت مركزاً تجارياً عظيم الأهمية وكانت المسافة بين عيذاب وقوص تستغرق من ١٧ إلى ٢٠ يوماً . ومن قوص كانت تحمل المتاجر فى النيل إلى دمياط ورشيد . ونلاحظ أنه كان محرماً على تجار الغرب الوصول إلى البحر الأحمر . وكان السلطان يراقب سواحله للحيلولة دون إفلات بعضهم ، وذلك خشية تآمر الأوروبيين مع الأحباش مثلا ضد مصر ؛ والسبب الأساسى هو احتكار المصريين أو المسلمين عملية نقل التجارة .

وطريق عيذاب — قوص أخذ يفقد أهميته التجارية منذ ١٣٧٨ . فبعد أن هدأت الظروف فى فلسطين وسوريا ، أعاد صلاح الدين بن كُرَّم تجديد ميناء الطور القديمة ؛ ويروى بعض الرحالة الايطاليين نبأ هـــذا التحول . وأخذت تفرغ متاجر الهند فى الطور ، ثم تنقل بطريق القوافل ، وتمر أمام دير القديسة كترين ، وتحمل إلى مصر أو إلى الشام . وكذلك أخذت عدن تفقد أهميتها . وسبب ذلك أن أمير اليمن أخذ يحاول نقل متاجر الهند بطريق القوافل المارة ببلاده ، وسعى للحيلولة دون انتقالها إلى مصر . فساء هذا الهنود ، ونقلوا مركزهم من عدن إلى جدة سنة ١٤٢٤ ، التى كان قد

استولى عليها منذ قليل ، سلطان مصر ، الملك الأشرف بارسباى ؛ ورحب السلطان بهذا الانتقال . وأخذت سفن الهند تتقاطر إلى جدة . وكانت البضائع الخفيفة تنقل بطريق القوافل إلى مكة ، وتصل مصر بعد مسيرة ٣٠ يوماً . والبضائع الثقيلة كانت تنقل فى البحر الأحمر إلى ميناء الطور . وفى ذلك العهد نجد أيضاً ميناء السويس إلى جانب الطور ، ولكنها كانت ميناء لانشاء السفن أكثر منها ميناء تجاريا .

ولنعرض الآن لمقارنة موجزة بين متاجر الشرق والغرب . فلقد كانت أهم متاجر الهند ووسط أفريقيا التى تعبر البحر الأحمر إلى مصر فأوروبا ، هى التوابل كالفلفل والمسك والقرفة والكافور ، ثم خشب الأبنوس والعاج والحرير واللآلىء والأحجار الكريمة ، وكان الفلفل للاسكندرية فى العصور الوسطى ، بمثابة القطن والشاى معاً بالنسبة لانجلترا فى الوقت الحاضر .

وكان يصل مصر من أوربا الخشب والحديد والنحاس والزيت والشمع والزبيب والفراء والأجواخ والمنسوجات والمصنوعات الحديدية والفضية والبللورية . وكان يرسل جزء كبير من هذه الواردات إلى الحبشة والهند عن طريق البحر الأحمر . وفى أى جانب كان الربح ؟ فى القرنين الرابع عشر والخامس عشر كان يدفع تجار الغرب سنويا نحواً من ٣٠٠,٠٠٠ من الدوكات ، ثمناً لمتاجر الهند ، وهذا غير ما كانوا يرسلونه إلى مصر من المنتجات والمصنوعات الأوروبية على سبيل المقايضة . وكانت تدفع متاجر الهند أولا فى جدة ضريبة حوالى ١٥ ٪ ؛ وكذلك كانت قيمة الضريبة فى الطور ، وفى القاهرة ، وفى الاسكندرية . وهذا غير ضرائب أخرى خاصة بالسلطان ، فضلا عما كان يتعرض له التجار من المغارم . وكان يبلغ ثمن متاجر الهند فى أوروبا أضعاف قيمتها فى الهند .

* * *

وارتفاع أسعار متاجر الهند ، بسبب احتكار مصر والبندقية ، كان

من العوامل التى حفزت البرتغال للبحث عن طريق آخر للهند ، فى عصر سادت فيه حركة الكشف الجغرافى . ففى سنة ١٤٨٧ وصل بارتلميو دياز إلى رأس الرجاء الصالح ؛ وفى سنة ١٤٩٨ وصل فاسكو دى جاما إلى كاليكوت ثم وصل كبرال بأسطولهم إلى الهند فى سنة ١٥٠٠ ، واصطدم بالمصريين ، وضرب أسطولهم التجارى فى كاليكوت . ثم أخذ البرتغال يسعون فى قطع التجارة بين مصر وساحل ملبار .

ووصول البرتغال إلى الهند قد أقلق مصر والبندقية . فبعثت البندقية عدة رسل (١٥٠٢ — ١٥٠٤) ، إلى سلطان مصر ، وقدمت إليه مقترحات ، يقال إنها عرضت عليه حفر قناة تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ؛ ثم اقترحت أن يرسل الغورى بعثة إلى الهند ، لحفظ وتنمية العلاقات التجارية مع مصر ، ولإقناع أمراء الهند باقفال موانيهم أمام البرتغال ، الذين إذا تركوا يتغلغلون فى البلاد ، سينتهون بالاستيلاء على الهند . ثم اقترحت البندقية أيضاً أن يجلب الغورى كميات كبيرة من التوابل بثمن أقل ، واقترحت تخفيض الضرائب الجمركية ، حتى يستطيع البنادقة منافسة البرتغال . ولكن الغورى لم يعبأ بهذه المقترحات ، واكتفى بأن أوصى بصنع بعض السفن الحربية فى الهند لكى يقاوم بها البرتغال . ثم بعث رسولا إلى أوروبا لكى يسعى ، عن طريق المفاوضات ، لإيقاف تقدمهم فى الهند ولكن البندقية لم تستمع إليه ، وكانت ترغب فى أن تبقى سراً مساعيها ضد البرتغال . ورسول الغورى هدد البابا بهدم قبر المسيح وبالتنكيل بالمسيحيين فى أملاك سلطان مصر ؛ فأثار هذا التهديد حنق البابا ؛ وهدد ملك البرتغال باحتلال مكة . وبعد قليل رأت البندقية أن تعقد معاهدة مع السلطان فى سنة ١٥٠٧ ، تعهدت فيها بأخذ كمية معينة سنوياً ، من متاجر الهند فى الأسكندرية .

ولقد حاول المصريون والعرب الوصول إلى الهند بالاتجاه جنوباً نحو سيلان ، تجنباً للاصطدام بأسطول البرتغال . ولكن البرتغاليين احتلوا جزيرة سقطرى

سنة ١٥٠٦ ، وبذلك ضيقوا الحصار على مخرج البحر الأحمر . وكان لمصر إذ ذاك نفوذ فى الحجاز ؛ وكان الغورى يتدخل فى المنازعات الداخلية بين أمرائه ؛ وكانت لمصر قاعدة بحرية فى جدة . أما اليمن وسواكن ودحلق ومصوع لم تكن خاضعة للنفوذ المصرى ؛ وكان يخشى أن تكون هذه الأماكن مراكز عدائية لمصر . وكان الغورى إلى ذلك الوقت قد تغاضى عن اعتداءات البرتغال ضد رعاياه فى المحيط الهندى . وأخيراً رأى وجوب الالتجاء إلى القوة ، فأخذ يعد حملة بحرية ضد البرتغال ؛ وساعده البنادقة سراً . وخرج الأسطول المصرى من السويس ، وعدته ٥٠ سفينة ، بقيادة الأمير حسين الكردى ، ورسى فى جدة سنة ١٥٠٧ ؛ ثم اجتاز بوغاز باب المندب ، ومنه اتجه إلى جزيرة ديو ، التى كانت من أملاك مظفر شاه الخوارزمى عدو البرتغال ؛ فأحسن استقبال الأسطول المصرى . وفاجأ المصريون أسطول الميدا الصغير؛ وبعد معركة حامية تمكنوا من هزيمته فى يناير سنة ١٥٠٨ . وبالرغم من الخلاف الذى نشب بين الميدا نائب الملك فى الهند والبوكيرك ، فان المصريين لم ينتهزوا الفرصة لتوجيه الضربة الثانية ضد البرتغال . فاستطاع الميدا أن يجمع قواته ، وأن يشتبك بالأسطول المصرى عند ديو أيضاً ، وتمكن من تحطيمه فى فبراير سنة ١٥٠٩ . ولجأت بقايا الأسطول المصرى إلى سواحل جدة ؛ ولم يجرؤ الأمير حسين على الرجوع إلى مصر .

وماذا كان موقف البندقية إزاء تلك الحوادث ؟ ولماذا لم يذهب البنادقة إلى لشبونة من أول الأمر ؟ نجد أن ظروف البندقية فى أوربا لم تكن تمكنها من مساعدة الغورى جدياً ضد البرتغال . فقد كانت تواجه حرب حلف كمبراى ؛ وكانت تحاول أن تخفى مساعداتها لمصر . وكانت فلورنسا والبرتغال تتهمانها بمساعدة مصر حربياً . ولم يكن من مصلحة البندقية أن تضم البرتغال إلى جبهة الأعداء . ومن ناحية أخرى نجد أن البنادقة لم يذهبوا أول الأمر إلى لشبونة أولا لأن طريق رأس الرجاء الصالح كان طويلا جداً ؛ وثانياً

لأن البرتقال كانت ترحب بقدوم البنادقة إلى لشبونة . ولكنها كانت لا تقبل اشتراكهم فى السفر إلى الهند ؛ وثالثاً لأن قوة البندقية البحرية كانت قد ضعفت ، ولم يكن من مصلحتها تشتيت قوتها البحرية فيما وراء البحار ، وأمامها الخطر العثمانى ، وأخيراً لأن البنادقة إذا ذهبوا إلى لشبونة أثاروا غضب السكان ، وأضاعوا ما بقى لهم من تجارة فى شرقى البحر الأبيض المتوسط .

وبعد موقعة ديو أخذ الغورى يعد أسطولا ثانيا ، وطلب امداداً فى البندقية ؛ ولكنها لم تشأ أن تتورط ، وأشارت عليه بالاتجاه إلى السلطان العثمانى . فوعد بايزيد بالمساعدة ولكن أعداء مصر لم يكونوا غافلين عن هذه الحركات ، فخرجت سفن فرسان القديس يوحنا من رودس بأمر قائد برتغالى ، وحطمت السفن المصريه التركية بالقرب من الاسكندرية فى صيف سنة ١٥١٠ . فحنق الغورى ، وقبض على القناصل والتجار والرعايا الأجانب ، وفى مقدمتهم البنادقه . ولم تحل مشاغل البندقية فى ايطاليا دون اهتمامها بتجارة الشرق ، ومنافسة الفرنسيين للحصول على المقام الأول فى تجارة الشرق ، قد جعل البندقية تدرك حرج الموقف ، ووجدت أنه من الضرورى إرسال أحد أعضاء مجلس السناتو Trevisani ، سفيراً إلى الغورى فى مايو سنة ١٥١٢ . فأمكنه إقناع السلطان باطلاق سراح الأسرى ؛ وأخذ يزيل ما علق بنفسه من وشايات المنافسين ؛ وذكر أن البندقية كان فى استطاعتها الذهاب إلى لشبونة لأخذ متاجر الهند ، ولكنها كانت تحرص على تنفيذ اتفاقية سنة ١٥٠٧ . وفى سنة ١٥١٤ قررت البندقية إعفاء تجار الفلفل من الضرائب البلدية ؛ وكانت تأمل أن يحذو الغورى حذوها

وكان نفوذ البرتغاليين قد ازداد فى الشرق ؛ فاستولوا على goa فى سنة ١٥١٠ ، وطردوا منها تجار العرب . ولكن عدن صدتهم فى سنة ١٥١٣ ، فأرسل الغورى يهنىء أمير اليمن الطاهرى ، ونشط فى إعداد أسطوله الجديد

المكون من ٦٠ سفينة و ٦٠٠٠ من الرجال ، وأعطى قيادته للريس سليمان . ووصلت هذه القوة إلى جدة ، ثم إلى جزيرة قمران ، فى يوليو سنة ١٥١٥ . ولكن الأسطول المصرى انحرف عن الغرض الاساسى من هذه الحملة ، واتجه إلى مهاجمة اليمن . وسواء كان هذا الهجوم تلكؤاً من جانب الحملة المصرية ، وتهيبا من ملاقاة البرتغال ، أوكان القصد منه الاستيلاء على قواعد بحرية لازمة لتموين الأسطول المصرى، فان الحملة المصرية قد استمرت فى التوغل فى اليمن ، واستفادت من النزاع الداخلى فى البلاد . فاستولى المصريون على الحديدة وصنعاء ؛ ولكن عدن تمكنت من المقاومة ، وفى تلك الأثناء وصلت الأخبار بهزيمة الغورى وقتله ، وبتقدم العثمانيين فى سوريا ومصر سنة ١٥١٧ . فوقفت مشروعات المصريين فى البحر الاحمر والمحيط الهندى .

وأخيراً لم يقو البنادقة على مقاومة طريق البرتغال ، واضطروا إلى اتباع التيار الجديد . فاتجه فريق من تجارهم إلى لشبونة لأخذ متاجر الهند ، وفى الوقت نفسه احتفظت البندقية بما بقى لها من تجارة مع مصر ، وتمتعت فى عهد العثمانيين بما تمتعت به فى عهد المماليك . فرأت أن من الصواب الجمع بين الطريقين : لشبونة والاسكندرية

نستخلص من هذا ، أن كشف طريق رأس الرجاء الصالح ، قد أصاب تجارة الشرق ، عن طريق البحر الاحمر ومصر ، بضربة قوية ، فهبطت هذه التجارة ، وانتقل مركزها من الاسكندرية إلى لشبونة . ولم يكن ليعيد إلى هذا الطريق القديم أهميته ، إلا فتح قناة تصل البحر الاحمر بالبحر الابيض المتوسط . ولقد وجدت عدة محاولات ، أثناء القرن السادس عشر ، لحفر قناة تصل البحرين . ففى عهد سليمان القانونى فكر العثمانيون فى حفر القناة ، سنة ١٥٢٩ . وسنان باشا فاتح اليمن ، حاول حفر هذه القناة ، لكى يسهل أعماله الحربية فى البحر الأحمر ، سنه ١٥٦٩ . والباباسكستوس الخامس

(١٥٨٥ — ١٥٩٠) كان يحبذ فكرة الاستيلاء على الاسكندرية ، وشق قناة تصل البحرين . وكذلك حاول السلطان مراد الثالث حفر القناة ، وخصص لذلك ١٠٠,٠٠٠ عامل ، سنة ١٥٨٦ . ثم جرت محاولات أخرى أثناء القرنين السابع عشر والثامن عشر لحفر القناة ، ولكنها بقيت مجرد مشروعات . وتأخر تنفيذ مشروع إيصال البحر الأحمر بالبحر الابيض المتوسط إلى عهد إسماعيل ؟

حسن عثمان

المراجع

أبو الفدا : تاريخ الملك المؤيد القسطنطينية ، ١٢٨٦ ﻫ

المقريزى : المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار . القاهرة ١٣٢٥ﻫ

Battistella, A. = La Repubblica di Venezia ne'suoi undici secoli di storia. Venezia, 1921

Charles-Roux, J. = L'Isthme et le Canal de Suez. 2 vols. Paris, 1901.

Heyd, W. = Histoire du Commerce du Levant au moyen âge. 2 vols. Leipzig, 1923.

Kammerer, A. = La mer Rouge, L'abyssinie et L'Arabie depuis L'Antiquité. 2 vols. Le Caire, 1935.

Müller, G. = Documenti degli archivi Toscani, sulle relazioni delle città Toscane coll' - Oriente Cristianoe coi Turchi fino al 1531. Firenze. 1874.

Quatremère, Et. = Mémoires sur L'Égypte. 2 vols. Paris, 1811.

البحر الاحمر
كطريق تجارى فى العصور الحديثة

شاهد القرن الخامس عشر فى نهايته حادثا هاما فى تاريخ العالم الاقتصادى : وهو كشف البرتغاليين عن الطريق البحرى إلى الهند حول افريقية . وتلاه بعد عدة سنوات فتح الأتراك العثمانيين مصر . وتضافر الحادثان على ضرب تجارة البحر الأحمر ضربة قاضية لم تكد تخلص من آثارها تماما فتعود إلى سابق ازدهارها حتى منتصف القرن التاسع عشر : حين شقت بين البحرين : الأحمر والمتوسط قناة السويس .

بيد أن البرتغاليين لم يستطيعوا الاحتفاظ طويلا بتجارة الشرق . وكان لتقوى انجلترا وهولندا فى البحار ، بعد أن استكملت كل منهما حياتها القومية واقتحامهما ميدان التجارة والاستعمار ، أثره فى انتزاع تجارة الشرق من أيدى البرتغاليين . ونهض لمنافسة الانجليز فى هذا الميدان الجديد ، تجار الموانى الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسى . ولكنها كانت منافسة ضعيفة : وصمد الانجليز لخصومهم فى البحار واقتطعوا من مستعمراتهم فى أميركا والهند بلدا بعد آخر ، وراح الفرنسيون يشغلون بتحقيق أحلامهم فى السعادة على القارة الأوروبية .

ولكن المهتمين فى فرنسا بمسائل التجارة والاستعمار ، لم يغفلوا قط عن الاهتمام بتجارة الشرق وشرعوا يدرسون مشروعات تمهد لهم التفوق فى ميدانها . ومن هذه المشروعات مشروع اعادة التجارة إلى طريق البحر الأحمر ومصر واحتكارها لأنفسهم . فيستطيعون بذلك أن ينافسوا الانجليز فى تجارة الشرق منافسة ناجحة .

وارتبط بهذه الفكرة مشروع آخر يرمى إلى تيسير نقل هذه التجارة

وتقصير أمده وخفض أعبائه ، وهو مشروع شق قناة فى برزخ السويس تصل بين البحرين . وقد عنيت « الدبلوماسية » الفرنسية بهذه المشروعات : فنى القرن السابع عشر نهض الوزير « كولبير » لاحياء الاقتصاد الفرنسى ، فقدم إلى لويس الرابع عشر مشروعا يرمى إلى بذل الجهود الدبلوماسية فى القسطنطينية لتشجيع التجارة عبر البحر الأحمر وتحقيق مشروع القناة .

وجذبت هذه الفكرة كذلك نفرا من رجال التجارة والسياسة من الانجليز . وتوالت مشروعات الأفراد من الأمتين وجهودهم فى القــــاهرة والقسطنطينية . ولكن تركيا صاحبة السيادة على سواحل البحر الأحمر وما يتاخمها شرقا وغربا ، كانت تعارض هذه المشروعات الغربية أشد المعارضة . كما أن حكومة مصر فى أيدى المماليك لم تكن قوية ثابتة . ومن ثم راح الفرنسيون يتطلعون إلى محاولة امتلاك هذه الأقطار . ومصر مركزها ، حتى يستطيعوا دون منافس ، أن يعيدوا تجارة الشرق إلى البحر الأحمر ويسهلوا نقلها فى (قناة) السويس .

وأخفقت حملة بونابرت فى تحقيق ما كانت ترمى إليه من مشروعات التجارة والسيادة الفرنسية فى الشرق . وكان الزمن يدخر لمصر — فى القرن التاسع عشر — عبء النهوض بتحقيق هذين المشروعين « الغربيين » : مشروع إعادة التجارة الشرقية إلى البحر الأحمر . وقد تم على يد محمد على ، ثم مشروع ربط البحرين بطريق مائى ، وقد ساهمت فيه مصر بالمـــال والسواعد .

محاولات احياء تجارة مصر والبحر الأحمر :

فى ٣١ ديسمبر ١٦٠٠ تأسست «شركة الهند الشرقية» ، وعملت على احتكار تجارة الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح ، الذى ظل الطريق المفضل للتجارة البريطانية حتى منتصف القرن التاسع عشر . أما البحر الأحمر فقد ظلت به

تجارة محليه ، لاستهلاك أهل البلاد الواقعة على شواطئه وما يليها من بلاد الشرق . وكان يقوم بهذه التجارة فى مختلف موانى البحر الأحمر ملاحون من العرب وأخلاط الشرق . وساهمت فى نقل هذه التجارة كذلك سفن أجنبية ، ولكن الباب العالى كان يحرم على السفن الأجنبية (المسيحية) الملاحة فى مياه البحر الأحمر شمالى جدة . يفعل هذا مدعيا الحرص على سلامة الأماكن المقدسة فى الحجاز ، ولكنه كان فى الحقيقة يحمل على المحافظة على مصلحة شريف مكة فى جباية المكوس على التجارة التى تنزل بجدة ، وعلى مصلحة الملاحين العرب والمصريين الذين كان لهم وحدهم امتياز الملاحة والاتجار بين السويس وموانى البحر الأحمر الأخرى . وكان الباب العالى كذلك — فى رفضه الترخيص باحياء تجارة البحر الأحمر — حريصا على حرمان مماليك مصر من مصدر هام للدخل ، كما كان يخشى أن إحياء هذا الطريق يحوّل عن الطريق (البرى) القديم عبر الخليج الفارسى وأرض الجزيرة ، تلك التجارة التى كانت تصل إلى الموانى الشرقية ، ومن هذا الطريق خاصة كانت القسطنطينية تستمد حاجاتها من متاجر الشرق . هذا إلى أن الباب العالى كان دائما يتهيب الأذن للأجانب بالاتجار فى البلاد الشرقية التابعة له ، وكان يضع دائما نصب عينيه ما حل بالهند ، حين نزل الانجليز بها تجارا وما لبثوا أن استحالوا جنودا وحكاما .

كان لابد إذن للعاملين على احياء طريق مصر والبحر الأحمر ، أفرادا كانوا أم هيئات رسمية أو غير رسمية ، أن يتجهوا بجهودهم شطر القسطنطينية حيث السلطان العثمانى صاحب السيادة على هذا الطريق ، إلى القاهرة حيث يتنازع الحكم الفعلى طوائف من أمراء المماليك ويقوم الباشا فى القلعة ممثلا دولته فى ادارة البلاد : من الأولى يتزودون بالرخصة للملاحة فى مياه البحر الأحمر الشمالية واجتياز تلك الشقة من الأرض المصرية بين السويس

والاسكندرية ، ومن الثانية ينشدون الأمن والحماية اللازمين لنزول التجارة ومرورها فى الموانى والأرض المصرية .

ونهض الفرنسيون — أفراداً وحكومة — يطلبون إلى الباب العالى — حليف الملكية الفرنسية — أن يخصهم بهذا الامتياز . أما الانجليز — ومنهم أفراد أدركوا أن من الخير لبلادهم أن تنقل متاجر الهند إلى أوربا عن طريق البحر الأحمر ومصر — فقد آثروا أن يتجهوا إلى القاهرة لمفاوضة أمراء المماليك أصحاب السلطة الفعلية فى البلاد . فمنذ سنة ١٧٠٠ توالت المحاولات فى هذا السبيل . وقد أتيح لبعض هذه المحاولات أن تتحقق فى حكم على بك الكبير (١٧٦٩ — ١٧٧٣)

استطاع التاجر البندقى « كارلوروزتى » أن يقنع الامير بالربح الذى يعود من اعادة تجارة الشرق إلى مصر والبحر الأحمر على الجمارك المصرية . ومما قوى الأمل فى نجاح المشروع استيلاء على بك على جدة ومكة وتحطيمه سلطة الاشراف والدولة العثمانية فى الحجاز ، وبذلك أصبح فى حوزته معظم سواحل البحر الأحمر الشرقية والغربية . وقد شجع على بك سفناً انجليزية على أن تسير من الهند إلى السويس ؛ وقد وصلتها بعد أن قاست الأهوال وأنزلت بها متاجر من الهند وفى أواخر سنه ١٧٧٣ وضع مشروع لانشاء شركة فى الهند تشرف على إرسال السفن من البنغال إلى السويس رأساً . ولكن قبل أن يتم هذا المشروع كانت مصر والحجاز قد خرجتا من يد على بك الكبير وعادتا إلى حظيرة الدولة العثمانية

فى تلك الأثناء حل بالقاهرة دبلوماسى انجليزى من المهتمين بمسائل التجارة ، يدعى « جيمس بروس » ، وقد أتيح له أن يقوم بسياحة فى البحر الأحمر ، بعثت فى نفسه التفكير فى أهميته كطريق عالمى لتجارة الشرق والغرب ، استطاع بروس أن يعقد اتفاقاً مع محمد بك أبى الذهب على أن تبحر السفن الانجليزية من الهند إلى السويس رأساً ، وبدلا من أن تدفع

لحاكم جدة رسماً قدره ١٤ ٪ من قيمة ما تحمله من متاجر عدا ما تقدمه من هدايا ، قبل أبو الذهب ٨ ٪ فقط مع حماية السفن فى الأراضى المصرية . وشيعوا خبر هـذا الاتفاق إلى قباطنة السفن الانجليزية ، وحكام الهند من الانجليز .

ولـكن الحـكومة الانجليزية وشركة الهند الشرقية لم تقابلا اتفاق بروس — أبى الذهب إلا بالاعراض : لأن الأخيرة كانت ترى الفائدة والربح فى احتـكار تجارة الهند عن طريق الرأس ، التى لا تتعرض فيه لضرائب تؤديها أو حكام وطنيين تتألفهم بالمنح والهدايا . وكانت الحـكومة الانجليزية لا تخرج فى سياستها الشرقية فى شئون التجارة والاستعمار على ما ترسم شركة الهند كما أن الباب العالى جدد الأمر بمنع السفن المسيحية من الابحار فى البحر الأحمر شمالى جدة . ولـكن حاكم البنغال « وارن هستنجز » يتمسك بالاتفاقية فيحث تجاراً من كلـكتا على إرسال سفينة محملة بالمتاجر إلى البحر الأحمر . وفى يناير سنة ١٧٧٥ أقلعت من كلـكتا السفينة Minerve . وإن الاستعدادات والتعليمات الدقيقة التى وضعت للرحلة لتدل على مقدار تهيب الملاحين اجتياز البحر الأحمر الذى انصرفوا عنه منذ دهر طويل

وكان نجاح الرحلة أكبر مشجع على توكيد الاتفاقية السالفة باتفاقية أخرى بين أبى الذهب وهستنجز بصفتهما الشخصية فى ٧ مارس سنة ١٧٧٥ وجرى الاتفاق على حرية تبادل التجارة والملاحة لرعايا كل من الطرفين المتعاقدين ، وخفض الرسم الجركى فى السويس إلى ½ ٦ ٪ على متاجر البنغال ومدراس و إلى ٨ ٪ على متاجر سورات وبومباى مع إمكان دفعها عيناً على المتاجر التى تباع (بالقطاعى) ، كما نص فيه على الأذن للتجار الانجليز بشراء المنتجات المصرية والمتاجر الواردة إليها ، وتصديرها إلى الخارج بدون دفع رسم للتصدير ، وعلى أن يبسط الأمير حمايته على التجارة والمراكب

ونفذ الاتفاق : فمن ١٧٧٥ إلى ١٧٧٩ ترددت سفن انجليزية من الهند

على السويس [١] وكان بها — عدا المتاجر — رسل من حكومة الهند أو ضباط يفدون إلى الاسكندرية ومنها على أول سفينة إلى أوربا . وفى بعض الأحيان كانت توضع الترتيبات لارسال سفينة من انجلترا لتنتظر فى الاسكندرية ، المسافرين الآتين من الهند . وعهد إلى تاجر انجليزى يدعى « جورج بلدوين » [٢] الاشراف على مرور المسافرين والاطمئنان على سلامتهم .

أثار هذا الاتصال المباشر بين الهند والسويس حنق شريف مكة وتجار القسطنطينية الذين يجلبون التجارة عن طريق البصرة وحلب . وسرعان ما أرسل الباب العالى إلى مصر (فرماناً) بوقف التجارة التى تقصد السويس وهدد بمصادرة السفن وأسر راكبيها . وفى الوقت نفسه خاطب القائم بأعمال السفارة البريطانية فى القسطنطينية ، ليستصدر من حكومته إلى نوابها فى الهند

---

(١) وكانت الملاحة فى البحر الأحمر إذ ذاك من الصعوبة بمكان . وخير مثال لذلك ماجرى للسفينة Adventure (ولها من إسمها خير دلالة) قامت من مدراس إلى السويس ، ولكن بعد مخا اضطرتها عاصفة شديدة إلى أن تلجأ إلى ينبع حيث أسر أميرها ركاب السفينة الانجليز الأربعة ، ثم أخلى سبيلهم بعد لأى فانتقلوا إلى سفينة صغيرة لملاح عربى ليقلهم إلى السويس ، ولكنه سار بهم إلى القصير فوصلوها بعد شهر من قيامهم من ينبع وخمسة أشهر من ابحارهم من الهند .

ومن القصير تقدموا إلى القاهرة فرشيد فالاسكندرية وأخيراً وصلوا إلى انجلترا بعد عشرة أشهر من خروجهم من الهند . وعلى الرغم من هذا كله فقد أعجبوا بالطريق ونصحوا باستخدام القصير بدلا من السويس التى تقفلها الرياح الشمالية فى وجه السفن الآتية من الجنوب شطراً عظيما من السنة . وشاطره هذا الرأى الرحالة الفرنسى سافارى الذى زار مصر فى ١٧٧٨ — ١٧٧٩ ويقترح فى رسائله التى نشرت فى ١٧٨٦ حفر قناة تصل النيل بالبحر الأحمر عند القصير .

(٢) جورج بلدوين من الشخصيات التى تستحق الدرس : أقام زمنا بقبرص ثم بعكا حيث لفت نظره علاقاتها البحرية بالاسكندرية ، ومن ثم اتجه تفكيره إلى مصر وأهميتها كمركز تجارى هام وأصبح شغله الشاغل منذ ذلك الوقت أن يعمل على إحياء تجارة البحر الأحمر . وقد تردد مرات عديدة على السويس والقاهرة ثم أقام بالاخيرة فى سنة ١٧٧٥ واستخدم كل ما وهب من نشاط فى العمل لتحقيق غايته .

أمراً بوقف هذه التجارة . ونجحت هذه المعارضة القوية وخاصة بعد وفاة أبى الذهب فى ١٧٧٦ وقررت شركة الهند الشرقية — بموافقة الحكومة الانجليزية — منع أى تجارة من الهند فى البحر الأحمر شمالى مخا وجدة ، ولكنها أصرت فى الوقت نفسه على أن تطلب الترخيص بنقل المراسلات فقط إلى السويس ومنها إلى القاهرة فالاسكندرية (فى يوليو ١٧٧٧) . ولكن الباب العالى رفض رفضاً باتاً إلا أن يأذن لسفن (تركية) بأن تحمل هذه المراسلات من جدة إلى السويس .

ولكن الواقع أن تجارة البحر الأحمر لم تقف تماماً الا بعد أن فقدت الأمن والحماية اللازمين لها فى مصر ، حتى نهبت قافلة انجليزية بين السويس والقاهرة فى سنة ١٧٧٩ وأخرى فى السنة التالية فى الطريق من القصير إلى القاهرة .

وفى الوقت نفسه كان سفير النمسا فى القسطنطينية يعمل جاهدا لاحياء هذه التجارة لمصلحة امبراطوريته ، واستطاعت الحكومة النمسوية أن تتألف « انطون قسيس » كبير ملتزمى الجمارك فى الاسكندرية ، ليبذل جهده لتشجيع التجارة بين تريستا والهند ، عن طريق مصر والبحر الأحمر . واشترك معه التاجر « روزتى » الذى أصبح قنصلا للامبراطورية فى مصر . ولكن هذه المحاولات لم يقدر لها التوفيق .

أحست فرنسا أن الميدان خلا من خصومها . وكانت تترى على بلاط فرساى منذ ١٧٧٠ المذكرات والمشروعات التى تطلب أن تبذل فرنسا جهدها لتملك مصر وتعيد إلى البحر الأحمر والسويس تجارة الهند . ولكن الحق أن هذه المذكرات والمشروعات لم يكن لها من نتيجة عملية سوى زيادة الدرس وجمع المعلومات . ولكن رفض الحكومة الفرنسية الأخذ بهذه المشروعات لم يزد أصحابها إلا إلحاحا ، تحمسهم فى ذلك محاولات الانجليز ونجاحهم القصير فى إحياء تجارة البحر الأحمر ، والاعتقاد أن الانجليز يدبرون من وراء ذلك

خطة لاحتلال مصر ، ومحاولة النمسويين فى هذا الباب واحتمال تداعى الامبراطورية العثمانية .

وخيل للمهتمين بمسائل التجارة والاستعمار فى فرنسا أن حكومتهم قد أزمعت أن تحقق بعض آرائهم حين أوفدت إلى مصر الضابط البحرى Truguet وفى القاهرة وضع التاجر الفرنسى « مجالون » فى خدمته خبرة اثنين وعشرين سنة وأثمرت هذه البعثة معاهدات ثلاثا : الأولى فى ١٠ يناير ١٧٨٥ مع مراد بك وبها سمح للسفن الفرنسية الآتية من الهند أن تنزل متاجرها فى السويس ، ثم تسهل الادارة المحلية نقلها والمسافرين من السويس إلى الاسكندرية . وحددت الرسوم التى تجبى على منتجات الهند بـ ٢٠٪ من قيمتها للباشا و ٤٪ لشيخ البلد و ٣٪ فقط إذا كانت وجهتها فرنسا . والمعاهدة الثانية مع كبير ملتزمى الجمارك « قسيس » ، والثالثة مع شيخ العرب « الحاج ناصر شديد » لتامين نقل المتاجر فى الصحراء ، على أن ذلك كله كان رهيناً بموافقة الباب العالى ، وفى هذا اخفقت الدبلوماسية الفرنسية . هذا إلى أن التجار الفرنسيين لم يكن فى نفوسهم من الثقة بالأمن فى مصر ما يحملهم على (المجازفة) بأموالهم فى هذا الطريق المحفوف بالمكارة . لهذا لم يكن لهذه المعاهدات من أثر سوى وصول سفينة فرنسية واحدة إلى السويس .

ولكن هذه المحاولات — على الرغم من فشلها — كان لها أثرها وخاصة فى انجلترا : فقد اشتد تحول الأفكار فيها إلى إدراك أهمية البحر الأحمر كطريق للتجارة الانجليزية من الشرق ، وزاد الاهتمام بدراسة هذا الطريق فنشرت خرائط للبحر الأحمر وخليج السويس ، وأعيدت القنصلية البريطانية فى القاهرة فى ١٧٨٦ (بعد الغائها فى ١٧٥٦) ، فى شخص الرجل الذى نصب نفسه داعية لطريق البحر الأحمر وهو بلدوين .

عمل بلدوين على أن ينال من السلطات المصرية للتجارة الانجليزية مثل ما نال الفرنسيون من معاهدات مع المماليك فى يناير ١٨٧٥ . وكان بمصر

إذ ذاك القبودان حسن باشا موفدا من السلطان لكسر شوكة الأميرين ابراهيم ومراد ، فطلب منه بلدوين التصريح للتجارة الانجليزية بأن تمر فى البحر الأحمر ، وتتردد على جميع موانيه ارتكانا على معاهدات الامتيازات ، التى منحتها الدولة العثمانية لرعايا الدول الأوروبية . وعلى الرغم من أن بلدوين لم ينل ترخيصاً صريحاً من الباب العالى ؛ فقد كانت تأتى إلى السويس من غير انتظام ، سفن انجليزية من الهند . وأخيراً رأت الحكومة الانجليزية أن لاخير يرجى من وراء هذا كله ، طالما أن الادارة المصرية على ما هى عليه من فوضى فنفضت يديها من الأمر وألغت قنصليتها العامة فى القاهرة فى ٥ فبراير ١٧٩٣ بعد تسعة أيام من إعادة القنصلية الفرنسية فى شخص التاجر مجالون .

إلا أن بلدوين كان دائب السعى لتحقيق أمله ، وقد خيل اليه أنه قد حققه بالفعل ، حين عقد فى مايو ١٧٩٤ معاهدة مع ابراهيم ومراد ، وكانا قد عادا إلى الحكم بعد رحيل حسن باشا،على مثال معاهدة مراد — ترجوت — وقد وجد بلدين من الأمراء استعدادا طيبا لعقد مثل هذه المعاهدة مع الانجليز ومواصلاتهم مع الهند مستمرة فى الذهاب والأياب ، وخاصة بعد أن فشلت المعاهدة الفرنسية فى جذب السفن إلى السويس . ولكن نجاح بلدوين لم يكن له من أثر لما أسلفنا من خطة الحكومة الانجليزية .

أما فرنسا فلم تقطع الأمل : ففى أكتوبر ١٧٩٥ أوفدت إلى القاهرة Dubois-Thainville ، ليسعى لدى الأمراء للاذن بقيام تجارة منظمة بين الهند والسويس . وقيل إن الفرنسيين كانوا يفكرون كذلك فى أن يطالبوا الترخيص بمرور جيش فرنسى فى مصر إلى الهند ؛ لمساعدة تيبو صاحب سلطان ميسور ؛ الثائر على الحكم البريطانى . وبعد ثلاث سنوات من هذه البعثة أتيح لفرنسا أن تشرف بنفسها على تحقيق أغراضها .

. . .

الحملة الفرنسية ومشروع القناة :

فى جميع المشروعات التى قدمت إلى الحكومة الفرنسية لفتح مصر ، تظهر أهمية البحر الأحمر كطريق هام للتجارة الشرقية ، يستطيع أن ينافس طريق الرأس الذى تحتكره انجلترا منافسة ناجحة ، وكطريق تستطيع فرنسا أن تنفذ منه إلى الهند فتديل من الحكم البريطانى وتبسط نفوذ فرنسا فى الشرق . ثم يعمل الفرنسيون — حين يصبح البحر الأحمر تحت سيادتهم — على تيسير النقل فيه ، بتنفيذ المشروع الذى طالما استهوى ألباب المشتغلين بمسائل التجارة الشرقية والاستعمار فى الشرق : وهو مشروع شق قناة بين البحرين . وقد حشد له بونابرت الجهود : فكون لجنة على رأسها المهندس Lepère وعهد إليها بدراسة المشروع وأنفذها عدة مرات إلى سواحل البحرين الأحمر والأبيض وما بينهما من برزخ . وقد وجد بونابرت — على كثرة مشاغله — من وقته متسعاً ليصحب اللجنة فى بعض جولاتها . وقد استغرقت أعمال البحث عام ١٧٩٩ عدا بضعة أشهر . وقد وضع « لوبير » تصميما بحفر ترعة من السويس إلى البحيرات المرة ، ثم يعاد حفر الخليج القديم المعروف بخليج أمير المؤمنين إلى أن يلتقى ببحر مويس بقرب تل بسطة من أعمال مديرية الشرقية ؛ ومن بحر مويس تمتد الترعة حتى فرع دمياط ومنه إلى فرع رشيد ثم إلى الاسكندرية بواسطة ترعة الاسكندرية .

كما أن لوبير وضع مشروعا آخر يعد جديداً لأنه يختلف عن الترع القديمة التى كانت تربط البحرين بوساطة فرع النيل الشرقى : وهو مشروع وصل البحرين رأسا . وذلك بحفر ترعة تخترق برزخ السويس فيما بين بيلوز (مكان بور سعيد الحالية) على البحر المتوسط والسويس على البحر الأحمر . غير أن تقديراته انتهت به إلى تأييد فكرة خاطئة ؛ وهى أن البحر الأحمر يعلو على سطح البحر الأبيض بنحو تسعة أمتار (٣٢,٥ قدماً) لهذا خيف إذا

حفرت القناة أن تغرق مياه البحر الأحمر أرض الدلتا . والحق إن الوقت لم يتسع للفرنسيين فى مصر لاصلاح هذا التقدير ، الذى ظل مسلماً به حتى أصلحه المهندسون فى حكم محمد على .

أما الانجليز فلم يحفلوا كثيراً بالأثر الذى قد يكون لوجود الفرنسيين بمصر على تجارة الشرق ، طالما بقى فى أيديهم طريق الرأس وتحولات سفنهم القليلة التى كانت من وقت إلى آخر تتردد على السويس إلى الطريق البرى الآخر : عبر سوريا وأرض الجزيرة ثم الخليج الفارسى والهند . ولكن الانجليز — مع هذا — أدركوا الخطر من محاولة الفرنسيين الاتصال بالهند، فتراهم يعملون ليحولوا دون وصول قوة حربية فرنسية إلى الهند عن طريق البحر الأحمر ، باحتلال بريم وعدن عند مدخل البحر الأحمر . كما أنهم يرسلون من الهند إلى البحر الأحمر والقصير قوة برية وبحرية للاشتراك مع القوات البريطانية ، التى نزلت من البحر المتوسط لاخراج الفرنسيين من مصر . وعلى الرغم من أن (قوة) البحر الأحمر لم تشترك فعلا فى القتال ، إلا أن إرسالها من الهند عن هذا الطريق أمر له دلالته . إذ يظهر الارتباط الذى بدأ يوجد بين مصر والممتلكات البريطانية فى الشرق عن طريق البحر الأحمر . وما زال هذا الارتباط من القواعد الجوهرية فى سياسة بريطانيا فى الشرق وقد زاده قوة شق قناة السويس .

* * *

إحياء الطريق البحرى :

فى السنوات الأولى من القرن الماضى بدأ استخدام قوة البخار فى تسيير السفن . وبذلك أمكن بناء سفن ضخمة ونشطت حركة النقل . وكان طبيعياً أن يتجه الجهد أولا إلى استخدام السفن البخارية فى الطريق (البريطانى) : طريق الرأس . ففى ١٦ أغسطس ١٨٢٥ أقلعت الباخرة Enterprize من

انجلترا فوصلت كلكتا بعد ١١٣ يوماً ؛ وعلى الرغم من طول الرحلة ومشقتها فقد أصرت شركة الهند الشرقية على استخدام هذا الطريق . ولكن حكومة بومباى كانت ترى المستقبل لطريق البحر الأحمر ، فعملت على إقامة مخازن فى موانيه : عدن وجده والقصير والسويس ، لتزود منها السفن التجارية بحاجتها من الوقود . وكانت مخاطر الرحلة فى مصر قد زالت بفضل محمد على ، الذى ضرب على أيدى العابثين بالأمن من البدو وغيرهم ، وشجع على أن تأتى إلى الموانى والأرض المصرية تجارة الشرق فيصيب منها الايراد ويكسب تقدير الأجيال .

ولم يثبط من عزيمة حكومة بومباى إخفاق أول سفينة بخارية Enterprize فى اكمال الرحلة إلى السويس فبنت سفينة جديدة دعتها Hugle Lindsay ، وأقلعت من بومباى فى ٢٠ مارس ١٨٣٠ ، فوصلت السويس بسلام فى ٢٢ ابريل ، فكانت بذلك أول سفينة تجارية ، تجتاز البحر الأحمر . وشجع نجاح الرحلة فنياً ، على الرغم من تكاليفها الباهظة ، حكومة الهند على أن تواصل إرسال سفن بخارية إلى السويس فى فترات متقطعة ، وأدخلت تحسينات عدة . وبذل « توماس وجهورن » جهده فى انجلترا والهند لانشاء خط منظم للملاحة البخارية بين انجلترا والهند ، عن طريق البحر الأحمر . وأثمرت هذه الجهود ثمرها ، فأرسلت البعثات لبحث سواحل البحر الأحمر والكشف عما كان مجهولا منها ، ووضعت خرائط مفصلة لها ، وأقيمت مخازن للفحم ، ودخل الانجليز فى مفاوضات مع الأمراء الوطنيين على سواحل بلاد العرب ، واحتلوا سقطره فى سنة ١٨٣٥ ، ثم عدن فى يناير ١٨٣١ ، ونظمت رحلات شهرية بين الهند والسويس .

وفى مصر نظم وجهورن قوافل من الأبل للخدمة بانتظام بين السويس والقاهرة . وقد صادف فى القاهرة منافسين له من بنى جلدته : هما Hill و Raven اللذين أقاما فى القاهرة وبنيا فيها فندقاً لنزول المسافرين . وتعهدا بنقل

الركاب ومتاعهم بين القاهرة والسويس فى عربات خاصة بالمسافرين وأخرى بالبضائع ، وشرعا فى إنشاء فندق بالسويس وساهمت معهما لجنة للملاحة التجارية فى بومباى ، فى إقامة خمسة منازل للمسافرين فى الصحراء أحدها كبير فى وسط الطريق به فندق ومحلات للخدم واسطبل . . . الخ . وقدر أن يقطع المسافر الطريق من السويس إلى القاهرة فى أربع وعشرين ساعة منها عشرون فى السفر . وتوالت التحسينات : فمد خط للتلغراف فى الصحراء . وتم حفر قناة المحمودية وتسير فيها سفن شراعية وتجارية ، وتكونت شركة Peninsular & Oriental Steam Navigation Company . ومنحت فى سنة ١٨٤١ حق استخدام سفنها فى النيل والمحمودية . وتضافر تقدم الآلات البخارية وفن بناء السفن على تحسين وسائل الراحة للمسافرين وتقصير الشقة لهم . وقد أريد أن تتوج هذه التسهيلات بانشاء خط حديدى من الاسكندرية إلى السويس ماراً بالقاهرة . وعرض المشروع على محمد على فعهد بدراسته إلى مهندس انجليزى فى خدمته يدعى جالوى بك Galloway . وأراد محمد على أن يطمئن إلى أن هذا المشروع (الغربى) لن يتخذ يوماً ما ضد مصر ، كما أنه أراد أن يستوثق من ايراده قبل الشروع فى إنشائه . وانقضت عشرون سنة قبل أن يتاح للمشروع أن يتحقق

قلق محمد على لترك هذا النشاط التجارى فى داخل بلاده لهيئات أجنبية تحتكر الربح من ناحية ، وقد تستخدم وجودها لخدمة أغراض أخرى لا تمت إلى التجارة والنقل من ناحية أخرى ، فعمل على أن تشرف الحكومة المصرية على هذا النشاط . وقد تم هذا على مراحل : بدء بتكوين شركة النقل المصرية Egyptian Transit Company وعلى رأسها انجليزيان ، وقد اشترت شركة هل وشركاه فى سنة ١٨٤٣ . وبعد ثلاث سنوات صفيت أعمال هذه الشركة بدورها وأصبحت مسائل النقل فى داخل البلاد من اختصاص الحكومة فأنشىء لها « مصلحة المرور »

وفى عهد محمد على شاهد البحر الأحمر نشاطاً حربياً مصرياً بدأ فى سنة ١٨١١ ، حين أبحر طوسون على ظهر السفن التى صنعت أجزاؤها فى بولاق، ونقلت مفككة على ظهور الأبل إلى السويس ، واستولى المصريون على ساحل البحر الأحمر الشرقى وما يليه من أرض الحجاز ونجد حتى الخليج الفارسى، ثم استولوا على الشام وجزء من أرض الجزيرة ، وبذلك أصبح محمد على متحكما فى كلا الطريقين البريين إلى الشرق . وقد أثار هذا التوسع ارتباكات سياسية دولية ، وشرع الانجليز يقاومون التوسع المصرى فى بلاد العرب ، باجلاء المصريين عن البحرين واحتلالها (١٨٣٩) والتوسع المصرى على ساحل البحر الأحمر الشرقى ، باحتلال عدن وتحصينها

أما محمد على فقد عمل على تبديد مخاوف الانجليز بشأن قفل الطريق البرى المصرى وكسب ودهم فى العراك السياسى القائم فظل يشجع النقل فيه : وبينما كان الأسطول الانجليزى يضرب عكا كان محمد على يحادث ممثلى شركة P. & O. S. N. C. ويعدهم بكل التسهيلات فى مصر . وكان من أثر هذه الرعاية الكريمة أن أضطرد نجاح الطريق : ففى السنة الأولى من افتتاحه بصفة منتظمة (فى سنة ١٨٣٩) اجتازه ٢٧٥ مسافراً زادوا إلى ٢١٠٠ فى سنة ١٨٤٥ ثم إلى أكثر من ٣٠٠٠ فى سنة ١٨٤٨ . وأشاد المسافرون بما يلقونه فى مصر من رعاية وأمن ، حتى آثر كثيرون منهم أن يتخلفوا بمصر للسياحة فى نيلها ومشاهدة آثارها . وقد قدر الانجليز لمحمد على موقفه الكريم فى رعاية التجارة الانكليزية فى سنى الحرب ، وعبروا عن تقديرهم فى مدالية باسمه ورسمه أهدوها اليه .

* * *

حفر قناة السويس :

فى العصور الحديثة زاد اتصال الأمم بعضها ببعض ، وتبادلت الأمم ثمار الحضارة الأدبية والمادية ، وكثر العاملون على التقريب بين الشعوب ،

بإزالة الحواجز الطبيعية أو التخفيف من آثارها وإنشاء طرق برية وحديدية ومائية (وجوية أخيراً) تقرب الآماد وتيسر السفر . ومن الطرق المائية التي جذبت الاهتمام طريق مائي مباشر عبر برزخ السويس .

وعلى الرغم من تقديرات مهندسي الحملة الفرنسية ، فان الأهمية التي كان يعلقها الناس على هذا الطريق المائي ووجود بعض بحيرات في أجزاء منه مما يسهل العمل ويقلل التكاليف . . كل هذا لم يصرف الكثيرين من رجال العلم والسياسة عن التفكير في إمكان حفر القناة والتغلب على الفرق في مستوى البحرين ، بتدابير فنية كبناء أهوسة أو ما شاكل ذلك . ومما أعان على إمكان تحقيق المشروع ما ذاع عن حكومة مصر المستنيرة المنظمة في عهد محمد علي . وكان للعودة إلى بحث المشروع نتيجة هامة : هي إصلاح تقديرات مهندسي الحملة . وقد اشترك في هذا مهندسون انجليز وفرنسيون ومصريون

وعرض على محمد علي مشروع آخر : قدمه إليه في سنة ١٨٢٥ جالوى ، ويتلخص في حفر قناة تصل النيل بالبحر الأحمر فتخترق بذلك شرقي الدلتا وتنشر في طريقها الخصب والرخاء ، وقد وجد جالوى من محمد علي ميلا إلى قبول الفكرة ، ولكنه أخفق في تكوين شركة لتنفيذها . ومن المشروعات التي قدمت إلى محمد علي مشروع إنشاء الخط الحديدي . بقيت هذه المشروعات معلقة حتى تمت تسوية ١٨٤٠ — ١٨٤١ ، وأتيح لمحمد علي أن ينصرف إلى ما كانت تصرفه عنه مشاغل الحرب والسياسة ، ونشطت الجهود لحمل الباشا على الموافقة على مشروع القناة بين البحرين ولكن الحكومة الانجليزية عارضت هذا المشروع معارضة قوية ، لما قد يؤدي وقوعها في أيدي دولة أوربية أخرى من الاضرار بتجارتها ونفوذها في الشرق ، فيحملها هذا على القيام بعمل لم تكن إذ ذاك مستعدة لتقوم به وهو احتلال مصر . وكانت المعارضة الانجليزية مما يجب أن يحسب له محمد علي الحساب فقد خبر مدى قوة انجلترا وتفوقها البحري . وخشي محمد علي ما قد يجره تنفيذ المشروع من مشكلات

سياسية ومن أن تصبح مصر طريقا للدول ومحلا لأطماعها . ومع هذا فانه لم يقطع برأى حتى يستبين الأمر من الناحية الفنية ففى سنة ١٨٤٧ عينت لجنة دولية شبه رسمية لفحص المشروع . وقد اتفق الأعضاء على إصلاح تقرير مهندسى الحملة ولكنهم اختلفوا على إمكان حفرها لأسباب أخرى فنية ، وكان حامل لواء المعارضة المهندس الانجليزى روبرت ستيفنسن صاحب مشروع السكة الحديدية

أما عباس الأول (١٨٤٨ — ١٨٥٤) وقد كان يستعين بالسياسة الانجليزية فى تأييد مشروعاته السياسية — فقد زاد إعراضاً عن مشروع القناة بيد أنه اهتم بالطريق الصحراوى ، فأمر برصفه بالحجارة ليسهل السير فيه للعربات كما أنه عهد إلى شركة انجليزية بانشاء أول خط حديدى بمصر — بل بأفريقية — بين الاسكندرية والقاهرة ثم السويس . وبذلك تحقق مشروع ربط البحرين الأحمر والمتوسط بخط حديدى ، ولكنه تحقق بمال الحكومة المصرية وتحت إشرافها .

ولكن المهتمين بمشروع القناة — وعلى رأسهم المهندس الفرنسى فرديناں دى لسبس — لم يغفلوا قط الاهتمام بمشروعهم ؛ وقد وجدوا فى سعيد باشا (١٨٥٤ — ١٨٦٣) ساعدهم الأيمن وعلى يده تحقق المشروع . استطاع دلسبس أن يقنع الوالى بفائدة القناة لاستقلال مصر وماليتها ، ولاعلاء اسم سعيد بين الدول وتخليده فى التاريخ . فمنحه سعيد امتيازاً بحفر القناة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ ثم فصله فى آخر يناير ١٨٥٦ وكانت شروط الامتياز مجحفة بحقوق مصر كل الاجحاف وحسبك أنها تكاد تقيم شرقى الدلتا مستعمرة فرنسية تستغل الأرض وتعرض الضرائب . وقد أثار نجاح معارضة الحكومة الانكليزية . إذ كانت تعتقد أن المشروع لا يقصد به سوى تحقيق مآرب سياسية . كما لقى المشروع معارضة « فنية » قوامها عدم إمكان تنفيذه .

وللتغلب على هذه المعارضة دعيت إلى مصر لجنة دولية درست التقديرات

وأقرت المشروع وأكدت نجاحه . ونهض دلسبس يدعو إلى المشروع مطوفاً بالقسطنطينية والعواصم الأوروبية . ولم تأت سنة ١٨٥٨ إلا وتألفت الشركة وطرحت أسهمها للاكتتاب ، وقد أقبل الشعب الفرنسى على شراء الأسهم إذ كان يعده مشروعا قوميا ، وتلت فرنسا مصر وتركيا . وقد عاون سعيد باشا الشركة معاونة صادقة بالمال والرجال . وفى عهد سعيد تم حفر الترعة العذبة كما تم حفر الجزء من قناة السويس الممتد من البحر المتوسط إلى بحيرة التمساح .

حتى إذا تولى اسماعيل (١٨٦٣ — ١٨٧٩) عمل على تحرير البلاد من شروط الامتياز المجحفة : إذ كان يرى أن تكون « القناة لمصر لا مصر للقناة » فقام بينه وبين الشركة نزاع انتهى بتحكيم نابليون الثالث امبراطور فرنسا ، فأقر للحكومة المصرية معظم مطالبها ، لقاء تعويض مالى كبير تدفعه للشركة . وعلى أثر ذلك صدر الأمر الفرمانى النهائى من الباب العالى بالموافقة على الامتياز ، فى ١٩ مارس ١٨٦٦ وخفت تدريجاً المعارضة البريطانية واتجه جهد السياسة الانجليزية إلى العمل على الاستفادة منها فى الأغراض الامبراطورية ووضعها تحت رقابة « دولية » حتى تتهيأ لها فرصة السيادة عليها . واستأنفت الشركة نشاطها حتى فتحت القناة للملاحة رسمياً فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ فى حفل عظيم . وكانت أول سفينة اجتازت القناة ودفعت الرسم المقرر للمرور تحمل العلم البريطانى . وهكذا استعاد البحر الأحمر كامل أهميته التجارية ، واستطاع بالتدريج أن يحول عن طريق الرأس معظم تجارة الشرق .

لا شك فى أن حفر قناة السويس عاد على التجارة الأوروبية بفوائد كبرى : كانت المسافة من سوث هامبتن إلى الهند عن طريق الرأس ١١,٦٥٠ ميلا فأصبحت عن طريق السويس ٦,٥١٥ ميلا ، وفى سنة ١٨٤٣ كانت الرحلة إلى الهند تكلف نحو ١٤٠ جنيها وفى سنة ١٨٦٦ ، بعد إتمام سكة حديد السويس وتنظيم مصلحة المرور المصرية قلت التكاليف قليلا عن مائة جنيه ؛

وفى سنة ١٨٧٥ وصلت باستخدام قناة السويس الى ٦٨ جنيها . أما رسم المرور الذى فرض على كل من يجتاز القناة وقدره عشرة فرنكات فهو فى الواقع عشر ما كان يتكلفه الفرد فى اجتياز الطريق البرى الذى بمصر .

إلا أن إنشاء القناة — قبل أن تتخذ مصر من الضمانات ما يضمن سيادتها عليها كجزء من أرضها ، وقبل أن تستكمل البلاد حياتها القومية المستقلة — لم يكن فى صالح البلاد . إذ مهد للتدخل الأجنبى فى شئونها ، وأدركت انجلترا أن هذه القناة غدت وسيلتها الجوهرية للاتصال بمستعمراتها فى الشرق ، فتطلعت إلى امتلاك القناة وبالتالى إلى امتلاك مصر ، وخاصة بعد أن ساعدتها الظروف بشراء الأسهم المصرية من اسماعيل فى نوفمبر ١٨٧٥

ولكن لما كانت قناة السويس طريقاً يهم جميع الدول أن يظل مفتوحا لتجارتها ، فقد أبرمت معاهدة الحياد فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ وتنص على أن تكون القناة « دائما حرة ومفتوحة فى وقت الحرب والسلم لأية سفينة تجارية أو حربية بدون تفريق فى جنسيتها » ، كما أنها أعطت لمصر الحق الأول فى الدفاع عن القناة وتنفيذ أحكام الاتفاقية . وقد توطد هذا الحق فى معاهدة الصداقة والتحالف مع بريطانيا فى ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ ، إذ نصت المادة التاسعة على أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من الأراضى المصرية ، فضلا عن كونها طريقاً من طرق المواصلات البريطانية والعالمية ، وأن لبريطانيا أن تتعاون مع الجيش المصرى فى الدفاع عن القناة حتى يستكمل قوته .

* * *

إن للبحر الأحمر موقعا جغرافيا فريدا بين بحار العالم . وهذا الفصل وما سبقه من الفصول يوضح أهميته التجارية فى مختلف العصور . أما من الناحية السياسية فحسبك أنه طريق دول الغرب إلى مستعمراتها فى جنوبى آسيا شرقها وشرق أفريقية . وقد قدرت هذه الدول تلك الأهمية منذ فجر القرن الماضى

حتى وقتنا هذا : منذ بدأ نزول الانجليز بطرفه الجنوبى حتى تاسيس الامبراطورية الايطالية فى شرق أفريقية .

وإن مصر لا تتطلع الى الاستعمار فيه كما فعلت حين استولت على أجزاء من ساحله الشرقى فى عهد على بك الكبير ثم فى عهد محمد على ، وحين بسطت سيادتها فى عهد اسماعيل على ساحله الغربى بأكمله حتى نهايته عند رأس عورد فوى ، ولكن مصر — وهى أقوى الدول « المستقلة » التى تقوم على شواطئه ، بما تملك من هذه الشواطىء ، وفى أرضها تجرى القناة التى تصله بالبحر المتوسط وأوربا ، لها ما يؤهلها لتكون عاملا فعالا ، فى تقرير مصائر البحر الأحمر وحل مشاكله .

احمد عزت عبد الكريم

المراجع :

Charles-Roux, F. = Le projet français du commerce avec l'Inde par Suez sous le règne de Louis XVI. 1925.

» » = L'Angleterre, l'Isterme de Suez et l'Egypte au XVIII e siècle. 1922.

Charles-Roux, J. = L'Isthme de Suez. 2 vols. 1901.

Hoskins, H. L. = British Routes to India. 1928.

Lepère = Mémoire sur la communication de la mer des Indes à la méditerranée, par la Mer Rouge et l'Isthme de Soueys. [Déscription d'Egypte.]

De Lesseps, F. = The Suez Canal. Letters & Documents dexriptive of its rise & progress in 1854-1856. [Translated, 1876.]

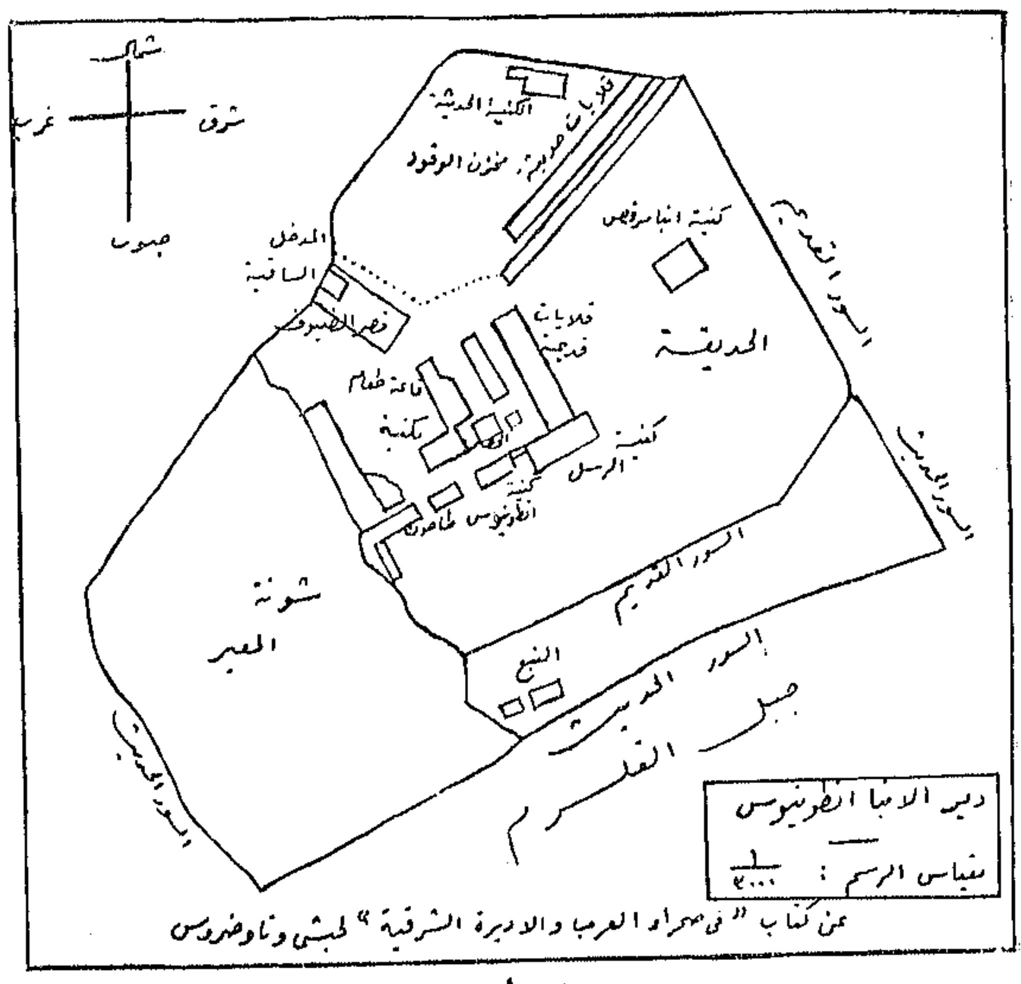
دير الانبا انطونيوس

ترجع فكرة التنسك الى الطبيعة البشرية ، التى تخالجها أحياناً الرغبة فى الصدوف عن متاع الحياة المادية ، فيميل الانسان إلى الزهد فيها ، ويعتزل العالم ، ويخلو إلى الوحدة ، للعبادة والتأمل . ووجد التنسك عند الأمم التى كانت تؤمن بالبعث وخلود النفس ، فعرفه كثير من الشعوب والأقوام كالهنود والمصريين واليونان واليهود . والمصريون منذ فجر التاريخ كانوا يؤمنون بالبعث ، وكانوا يستعدون للحياة الأخرى ؛ وهم قداعتنقوا المسيحية التى أشعلت مبادئها فى قلوبهم حب الزهد والتقشف . ثم أن ظلم الحكام من الرومان قد أذكى فى نفوس البعض منهم حب العزلة ، فهجروا المدن إلى الصحراء والكهوف .

وفى مصر ظهرت الرهبنة لأول مرة فى المسيحية . وبدأت بنظام العزلة المطلقة ، ثم تطورت إلى نظام الجماعات فى قلايات متقاربة . ثم انتهت بانشاء الأديرة . والقديس بولا يعتبر من السابقين فى انشاء نظام الرهبنة ؛ ولكن فكرة الرهبنة قد تركزت وتبلورت حول شخصية القديس أنطونيوس الذى يعتبر أبا الرهبانية .

ولد القديس أنطونيوس عام ٢٥٤م ، فى بلدة كوما (قمن العروس) ، بمركز الواسطى . وكان من أسرة غنية ، وتلقى تربية دينية . ومات أبوه وهو فى سن العشرين ، فقام بتدبير أملاكه بعض الزمن ؛ ولكن سرعان ماتملكه حب العزلة والتنسك ، فباع أملاكه ووضع أخته مع جماعة من المتبتلات ، وفى سنة ٢٨٥م خرج إلى بسبير، بين اطفيح وبنى سويف ، فى المنطقة التى شيد عليها دير المنمون ، وعاش هناك عشرين سنة ؛ واجتمع حوله بعض الأتباع والمريدين . وفى سنة ٣١١م ، فى عهد اضطهاد الامبراطور مكسمنيوس للمسيحية ، انحدر إلى المدن فى رهط من رهبانه ، لتشجيع المضطهدين . وزار

الاسكندرية ، وتحدى حاكم المدينة علنا ، ولم يتعرض له أحد بسوء ؛ إذ كان عهد اضطهاد المسيحيين قد آذن بالزوال . ثم أراد أن يعيش فى عزلة مطلقة فانطلق فى الصحراء الشرقية حوالى سنة ٣١٥م ، واستقر فى جبال القلالة الجنوبية ، قرب نبع ماء ، على بعد أميال قليلة من ساحل البحر الأحمر ، وعاش فى مغارة بقية حياته . فتبعه إلى عزلته بعض المتقشفين ، وأقاموا على مقربة منه فى قلايات الجبل . ولما بلغ انطنيوس المائة من العمر خرج إلى المدن لكى يدحض مفتريات الاريوسيين ، وكان فى هذا معاونا للبطريك اثناسيوس . ومات القديس أنطونيوس فى سنة ٣٥٩ م ولا يعلم أين دفن .



دير الانبا أنطونيوس

ولا يمكن بعد تحديد وقت إنشاء دير أنطونيوس ؛ وفى تاريخ الرهبنة غالباً ما كانت وفاة قديس مدعاة لتأسيس كنيسة أو دير لتخليد ذكراه .

وأبو صالح الأرمنى يذكر أن إنشاء دير أنطونيوس كان بعد وفاة القديس بزمن قليل . وكانت مساحته فى أول الأمر لا تتعدى الثلاثة أفدنة ؛ وكان يحتوى على كنيسة واحدة وبعض الأبنية التى يحوطها سور ؛ وكان يتعرض أحياناً لغارات البدو . والامبراطور چستنيان كان قد أسكن بعض الرهبان الملكيين فى دير أنطونيوس فى النصف الأول من القرن السادس للميلاد فقاموا بتجديد بعض أبنيته وأسواره . ولا يعرف بالضبط هل ظل الرهبان الأقباط بالدير ، أم بقوا مع الملكيين . وعلى كل حال فان أبا صالح الأرمنى وجد الدير فى يد الأقباط عندما وضع كتابه ، فى أوائل القرن الثالث عشر ومعلوماتنا عن الدير قليلة ، حتى العصر الحديث . ونعلم أنه فى النصف الثانى من القرن الخامس عشر ، قد خالف الرهبان قواعدهم ، واتخذوا لهم من البدو خدماً . ففى إحدى ليالى سنة ١٤٨٤ ، فتك الخدم بأغلبية الرهبان ، ثم رحلوا عن الدير . وظل الدير لفترة حوالى سبعين سنة ، نهباً للبدو الذين كانوا يحلون به ويرحلون عنه وقتما شاؤوا . وظل الأمر كذلك حتى تولى البطريركية غبريال الثامن ، فأصلح الدير ، وأقام فيه طائفة من رهبان وادى النطرون (١٥٥٠ — ١٥٦٠) . وإلى ذلك العهد يرجع الكثير من معالم الدير فى حالته الراهنة ، إلا أنه لم يستعد نشاطه السابق ؛ فعصر التنسك ، الذى كان سائداً فى القرنين الرابع والخامس للميلاد ، كان قد انقضى ، ولم يعد يصبح رهبان الصحراء قديسين .

وفى هذا الدور من الاضمحلال بدأ عهد زيارات الرحالة للدير . فمن الذين زاروه فانسلب فى سنة ١٦٧٢ ؛ وكوبان فى سنة ١٦٨٦ ؛ وسيكار فى سنة ١٧١١ . وبوكوك فى سنة ١٧٤٣ . وهؤلاء الرحالة قد أفادونا بأن الدير لم يكن فى حالة مرضية ، وكان يتعرض أحياناً لغارات البدو ؛ وأبنيته لم تكن نظيفة ، وبعضها كان يهدد بالسقوط .

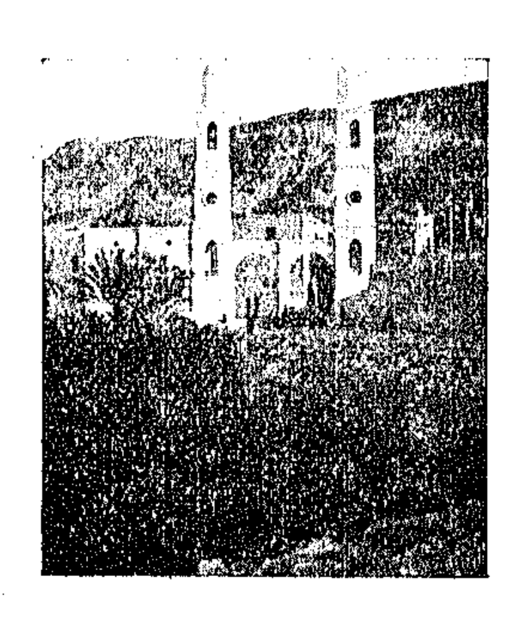
وبعد منتصف القرن الثامن عشر يدخل الدير فى عهد اصلاح وتجديد

بواسطة بعض أغنياء الأقباط . فمثلا لطف الله شاكر قد أعاد بناء كنيسة الرسل فى سنة ١٧٧٢ : وابراهيم الجوهرى جدد الساقية وأصلح أسوار الدير فى سنة ١٧٨٣ ، التى أثبتت فائدتها فى فترة الفوضى التى سادت مصر فى نهاية الاحتلال الفرنسى . ولكن سرعان ما استتب الأمن فى الصحراء الشرقية بعد سنوات قلائل من حكم محمد على .

وفى سنة ١٨٥٤ بدأ عصر ازدهار لدير أنطونيوس ؛ فلما أصبح رئيس دير أنطونيوس البطريرك كيرلس الرابع ، أعاد إصلاح الدير ، فوسع مساحته حتى بلغت ثمانية عشر من الأفدنة ، وجدد الأسوار ، وأنشأ قلايات جديدة ، وهكذا . ويقال إن سعيد باشا كان قد استدعى البطريرك كيرلس الرابع لتسوية خلاف نشأ بين الحبشة ومصر بسبب الحدود ؛ فاعتذر كيرلس عن ذلك لانشغاله بإصلاح الدير ؛ فأخذ الوالى على نفسه إكمال الإصلاح ، وسافر البطريرك إلى الحبشة .

دير أنطونيوس كما هو الآن

المسافر بالسيارة عن طريق رأس الزعفرانة ، بعد انطلاقه فى وادى العرابة ، ومقتربا من حافة جبال القلالة الجنوبية ، يلمح على بعد ، بقعة تعلو فيها أشجار النخيل ، ويحوطها سور طويل ؛ وإذا ما اقترب منها زادت له وضوحاً ، حتى يستبين المكان . ويشعر الدانى من الدير بالسكون الشامل ، وهو يعلم أن خلف الأسوار ، منازل عالية ، ومياها جارية ، ورجالا أحياء . ويستقبل



برجان بدير الانبا انطونيوس

رجال الدير الزائرين بالحفـــاوة والكرم . ولا يضم الدير الآن بين جدرانه أكثر من ثلاثين راهباً . وهو يمتلك حوالى ٨٠٠ فدان فى وادى النيل ، ومنها يصل القمح والمؤن مرة فى الشهر . ويستخرج الرهبان كميات من الملح وأحجار البناء ، ويرسلونها إلى وادى النيل . ومبانى الدير الحالية ، باستثناء كنيسة القديس أنطونيوس ، وحائط قديم يقع فى جنوب الدير ، لا ترجع إلى ماقبل إعادة بنائه فى الفترة بين سنتى ١٥٥٠ و ١٥٦٠ . ولنستعرض الآن أهم مبانيه .

كنيسة القديس أنطونيوس : هى أقدم وأهم بناء فى الدير من الوجهة الأثرية . وليس من الثابت بعد تاريخ إنشائها ، سواء فى حياة القديس أو بعد مماته . ويبلغ طولها نحو العشرين متراً وعرضها نحو العشرة أمتار ، وتنقسم من الداخل إلى أربعة أقسام : قسمين للمصلين ، وقسم للشيوخ ، والقسم الأخير وفيه الهياكل الثلاثة . ويعلو هذه الأقسام القباب . والقسم الأول يزين جدرانه بعض الرسوم على الحوائط ، وهى فى حالة سيئة ، وترجع إلى العصر البيزنطى المتأخر ، ما بين القرنين الثالث عشر والخامس عشر . ومن هـذه الصور نجد واحدة تمثل المسيح مع بعض الرهبان والملائكة ، وأخرى تمثل العذراء مع ثعبان موسى ، وثالثة تمثل مار جرجس فى زى ثياب رومانية ، ويمتطى جواداً ، ويطعن تنيناً . وبالقسم الثالث مذبح قديم ؛ وفيه مصابيح معلقة ، تعلوها بيضة نعام ، استعملت فى الأصل لكى تحول دون سقوط الجرذان فى زيت المصابيح . والقسم الرابع يحتوى على ثلاثة هياكل ، وهى مربعة تقريباً ، وتنتهى بفجوة فى الحائط الغربى ، ويتوسطها مذبح حجرى ، تعلوه قبة خشبية .

كنيسة بطرس وبولس أو كنيسة الرسل : شيدت على أنقاض كنيسة أخرى ، فى النصف الثانى من القرن السادس عشر . وهى تمثل الفن القبطى القديم ؛ وهى مربعة الشكل ومسقفة بتسعة من القباب ، ومقسمة إلى أربعة

أقسام . ومن الصور التى بها واحدة تمثل القديس أنطونيوس وخنزيره .

كنيسة مرقص : شيدت على أنقاض كنيسة أخرى ، فى سنة ١٧٦٦ ، وهى تقع بالقرب من السور الشرقى . وهى تشبه السابقة ، وتعلوها اثنتى عشرة من القباب .

القصر أو الحصن : عبارة عن معقل يلجأ إليه الرهبان وقت الخطر . شيد فى فترة إعادة تعمير الدير (١٥٥٠ — ٦٠) ، على أساس معقل قديم ؛ وتبلغ مساحته ٢٠٠ متر مربع ، وبه ثلاث طبقات ؛ وبابه فى الطابق الثانى ، حتى لا يسهل اقتحامه . ويصل إليه الماء بواسطة أنابيب من الفخار ممتدة من نبع الماء ، تحت الأرض . وفيما سبق كان يحفظ به بعض المخطوطات وبعض الآثار الثمينة . وفى أعلاه نجد كنيسة القديس ميخائيل ، حامى المعذبين من أجل الدين .

وتوجد بناية يرجع إنشاؤها إلى عهد إصلاح الدير فى القرن السادس عشر . وتشمل المكتبة فى الطابق الأول ، وتحتوى على ما يقرب من الألف مجلد ؛ وإلى جانبها نجد قاعة الطعام ، وطولها ١٥ متراً وعرضها ٤ أمتار ، ويتوسطها مائدة طويلة . ويتناول فيها الرهبان طعامهم فى يومى السبت والأحد .

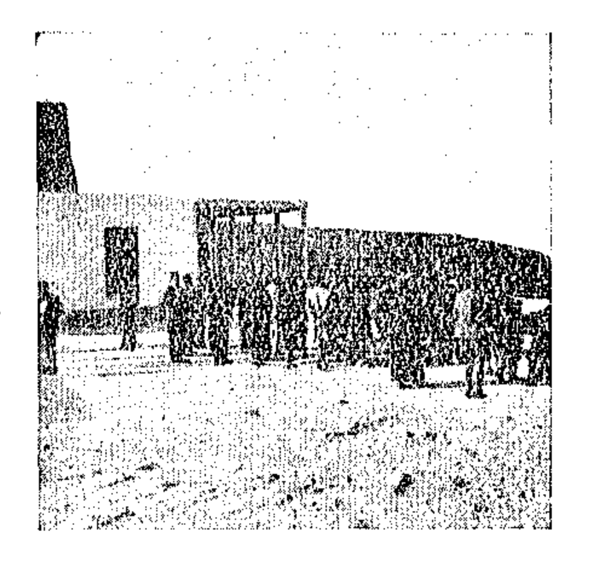


دير الأنبا أنطونيوس : بعض القلايات والكنيسة الجديدة

وفى الطابق الثانى لهذه البناية نجد كنيسة العذراء ؛ ومن المحتمل أنها شيدت بعد سنة ١٧٣٠ .

القلايات : يوجد بدير أنطونيوس قلايات قديمة داخل السور القديم ؛ وأخرى حديثة فى خارجه .

وهى تتكون من طابقين ؛ وتحتوى على حاجات الرهبان ، كالفراش وبعض أدوات الطهى . وفيها يتناولون طعامهم أغلب أيام الأسبوع .



أعضاء الرحلة أمام قصر الضيوف

قصر الضيوف : قد أنشأه كيرلس الرابع فى منتصف القرن التاسع عشر ، وهو يتكون من أربع غرف وبهو مستطيل ؛ ويجد فيه الزائر كل أسباب الراحة ، أثناء إقامته بالدير .

الحديقة : للدير حديقة واسعة ينمو فيها النخيل وأشجار الخوخ والمشمش والبرتقال والزيتون والخروب والكروم ؛ كما تنمو بعض الخضروات . ويستخلص الرهبان من العنب نبيذ « الأباركة » لأقامة الشعائر الدينية . وتروى الحديقة بسهولة ، لانحدار سطحها ، ولوجود عين المـــاء فى أعلى نقطة بها .

شونة المعيز : يقال إنه أثناء غياب كيرلس الرابع فى الحبشة ، بنى أمين الدير سوراً ضم صخرة خارج الدير ومعها مساحة واسعة من الأراضى ، كان يعتليها البدو لتهديد الدير . وتستخدم هذه المنطقة لحفظ الماشية وأغلبها من الماعز .

المدخل والساقية : يرجع الباب الحديدى الكبير إلى سنة ١٨٥٤ وفتح

لكافة الزائرين فى أوائل القرن الحالى . وكان دخول الدير قبل ذلك عن طريق «الساقية» التى تقع غربى المدخل الحالى ، والتى أنشئت فى سنة ١٧٨٣ . وهى عبارة عن اسطوانة خشبية تتحرك حول محور رأسى ، وبها حبل يمر على بكرة حديدية معلقة فى السقف ، ويتدلى الحبل لرفع الأشخاص . وتستعمل الساقية الآن فى رفع مؤونة الدير .

عين الماء : توجد فى جنوب الدير وهى التى عينت موقعه . وتنبع العين الرئيسية من مغارة طويلة كانت قبلاً خارج الدير ؛ وأدخلها كيرلس الرابع ضمن حدوده وتحتوى المياه على نسبة قليلة من الفسفور .

أسوار الدير : يتراوح ارتفاعها بين العشرة والاثنى عشر متراً ؛ ويزيد سمكها عن المترين . وسطح الأسوار غير مستو لعدم استواء سطح الأرض . وكان للدير أسوار قديمة فى القرن السادس للميلاد . ثم أصلحت أسواره فى منتصف القرن السادس عشر بواسطة البطريرك غبريال الثامن . كما أعيد إصلاحها على يد إبراهيم الجوهرى والبطريرك كيرلس الرابع ؛ وجعلت الدير الآن كالحصن المنيع .

حسين عثمان

بعض المصادر :

— حبشى وتاوضروس : فى صحراء العرب والأديرة الشرقية . القاهرة ، ١٩٢٩ .

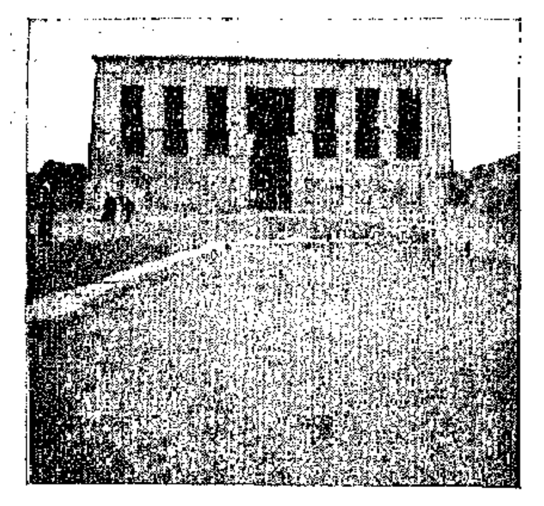
Abu Saleh	=	Churches and Monastries of Egypt. trans. Evetts.	Oxford, 1895.
Butler	=	Ancient Coptic Churches of Egypt.	Oxford, 1884.
Coppin	=	Le Bouclier de l'Europe.	Lyon, 1686.
Fedden, M. H.	=	A Study of the Monastry of St. Antony. Bulletin of the Faculty of Arts.	May, 1937.
Pococke	=	A Description of the East.	London, 1734.
Vansleb	=	The Present State of Egypt.	London, 1673.

معبد دندره

كان يقوم هذا المعبد فى العصور القديمة فى مدينة يطلق عليها فى الوثائق الرسمية اسم Ant ، لكنها كانت تعرف أيضاً لدى عامة الناس باسم Tantarer ، وهو مااشتق منه الاسم الأغريقى Tentyra والاسم الحديث دندره . وقد كانت هذه المدينة عاصمة المديرية السادسة فى مصر العليا ، تحدها من الشمال مديرية Diospolis Parva ومن الجنوب مديرية طيبة . وقد كانت لدندرة إلهة حامية تدعى هاتور ، كانت تتمتع بمكانة عظمى فى مصر القديمة . وتمثل الأساطير القديمة هذه الألهة أحياناً فى شكل بقرة سماوية ، وأحيانا فى شكل الألهة التى تشرف على ميلاد الأطفال ، وأحيانا فى شكل الألهة الفاتنة من بلاد پنت . أما فى دندرة فانها تظهر فى شكل ألهة الحب الأمى والجمال والنور والبشر ، ويرمز إليها عادة بامرأة تحمل فوق رأسها قرنى بقرة يضمان بينهما قرص الشمس .

ويرجع أقدم معابد هذه الألهة فى دندرة إلى عهد الملك خوفو بانى الهرم الأكبر ، ومن ثم أخذ الفراعنة المختلفون يتعهدون هذا المعبد بالترميم والأصلاح كلما اقتضى الأمر ذلك ، إلى أن مال عليه الدهر وتهدم فى أواخر أيام البطالسة ، وأصبح غير خليق بعبادة هذه الألهة المحبوبة . ولما كان البطالسة منذ انتعاش الروح القومية بين المصريين ، نتيجة للدور الذى لعبوه فى معركة رفح فى عام ٢١٧ ق.م. ، قد درجوا على اتباع سياسة جديدة إزاء المصريين وأخذوا يستدرون عطفهم بشتى الطرق التى كان من بينها تشييد معابد كبرى للآلهة الوطنية ، فان أحد البطالسة الأواخر ، ولعله كان بطليموس الثامن (سوتر الثانى) ، أمر فى أواخر القرن الثانى ق.م. بازاحة بناء المعبد القديم وإقامة معبد آخر جديد على أنقاضه ، لم يتم إلا حوالى منتصف القرن الأول بعد الميلاد ، فى عهد أباطرة الرومان . ويعتبر هذا المعبد من أروع ما أخرجه

فن المعمار فى عصر البطالسة والرومان وإن كان يشارك تلك المعابد فى الخواص المميزة لها .



معبد دندرة

يقوم هذا المعبد اليوم على حافة الصحراء الغربية فى مواجهة قنا ويمتد حول البناء كله جدار خارجى ، يتوسطه فى الناحية الشمالية باب المعبد ، الذى إذا ما اجتزناه وجدنا أنفسنا فى فناء لاسقف له يقع وراءه بهو الأعمدة الكبير وهو عبارة عن قاعة كبرى يحمل سقفها أربعة وعشرين عموداً ضخما ، رتبت فى أربع صفوف يكون الصف الأول منها حائط البهو الخارجى ، إذ يربط أعمدة هذا الصف بعضها ببعض حوائط قصيرة تشبه الستائر ، وتصل إلى نحو منتصف ارتفاع الأعمدة التى تحمل إفريزاً ضخما يزينه قرص شمس ذو جناحين ، ويحمل نقشاً ينبئنا بأن بناء البهو قد تم فى العام العشرين من حكم الامبراطور تيبريس ، وبأن أهالى المديرية وعاصمتها أهدوه باسم الامبراطور إلى الألهة Aphrodite (أى هاتور) وأقرانها من الآلهة . ويبلغ طول الأعمدة نحواً من خمسين قدما ، ومحيطها خمسة وثلاثين قدما ، وتعلوها رءوس أعمدة من النوع المعروف برءوس أعمدة هاتور ، كل رأس منها عبارة عن مكعب ضخم يزين كل وجه من وجوهه الأربعة وجه سيدة لها أذنا بقرة . ويزين الأعمدة والجدران مناظر دينية ونقوش ورموز مرتبة درجات الواحدة فوق الأخرى ، فى كثرة جعلتها تزاحم بعضها بعضاً ، لكن المناظر لاتخلو من الطرافة إذ أننا نتبين فيها زيارة ملكية إلى المعبد وإهداء ضيعات إلى الألهة . أما السقف فكله مزين بمناظر فلكية .

ويؤدى البهو الكبير إلى بهو أعمدة صغير يحمل سقفه ستة أعمدة رءوسها من النوع المعروف برءوس الزهور أو الرءوس المركبة (foliage or composite) تشبه كل رأس منها ناقوسا يزين جوانبه عدد من الأزهار وأوراق نباتات مختلفة ، رتبت فى أوضاع متباينة ، ويقوم فوق الناقوس بمثابة إفريز رأس من رءوس هاتور التى سبق وصفها . ويزين أعمدة هذا البهو وجدرانه مناظر تتصل ببناء المعبد ، فعلى أحد جانبى البهو نرى الملك وقد خرج من قصره يشق الأرض ويصنع الطوب ويضع الحجر الأول ويهدى المعبد إلى الالهة ، وأخيراً يفتتح الشعائر الدينية بحرق البخور . وعلى الجانب الآخر نرى مشهد إهداء ثان ، يقوم به الملك بعد وصوله من القصر فى موكب ملكى حافل ، فنراه يقدم هدايا من المعادن الثمينة إلى الآلهة وينثر العطور على المعبد ويهدى البناء إلى هاتور وحورس . ويتصل بكل جانب من جانبى هذا البهو ثلاث غرف كانت تستخدم لتخزين حاجات المعبد والنذور .

ويؤدى هذا البهو إلى قاعتين صغيرتين إحداهما وراء الأخرى تسمى الأولى « قاعة المذبح » حيث كانت تقدم القرابين ، ويغطى جدرانها مناظر تمثل الملك وهو يقدم القرابين إلى هاتور وابنها . وإلى يمين هذه القاعة ويسارها توجد السلالم التى تصل إلى سطح المعبد . وتسمى القاعة الثانية « قاعة التسع المقدسة » ؛ وهى لا تزيد عن ممر بسيط يغطى جدرانه مناظر تشير إلى أن هاتور ، وقد تجسم فيها كل الآلهة الأخرى ، أصبحت وحدها منبع الحياة وإلى جانبى كل من هاتين القاعتين توجد غرفتان . وتؤدى القاعة الثانية إلى قدس الأقداس ، حيث كانت تحفظ المركب المقدسة ويوضع تمثال الآلهة الذى لا يدانيه تمثال آخر فى قداسته . وكانت تبقى هذه الغرفة مغلقة مختومة لا تكسر أختامها ولا يفتح بابها إلا فى الأعياد الكبرى ، ولا يسمح بدخولها إلا للكاهن الأكبر والفرعون الذى كان يخول له مركزه أن يقوم بمهام الكاهن الأكبر فى أى معبد . وترينا مناظر هذه الغرفة زيارة الفرعون للآلهة .

ويحيط بهذه القاعة المقدسة ممر يؤدى إلى إحدى عشرة غرفة صغيرة بجانب بعضها بعضاً ، كان لكل منها اسم خاص مثل « غرفة اللهب » و « عرش رع » و « اتحاد الوجهين » و « غرفة الميلاد » و « غرفة البعث » الخ لكنه قد أصبح من المتعذر علينا الآن استبانة الغرض من هذه الغرف فقد فقدت أسماؤها الدلالة التى توحى بها .

وتزين جدران السلالم التى تؤدى إلى سطح المعبد مناظر موكب الإلهة فى غدوه إلى السطح ورواحه ، عندما كانت تحمل فى جمع حاشد تحفها مظاهر العظمة والجلال ، لتلقى نظرة على ممتلكاتها العظيمة . فنرى الفرعون على رأس صف طويل من الكهنة ؛ كما نرى رمزاً لقدس الأقداس محمولا على أعناق ثمانية من عمالق القساوسة . وعند مسافات معينة كان الموكب يقف ويقوم الفرعون بحرق البخور أمام تمثال الإلهة . وسطح المعبد منبسط وعلى ارتفاعين ، لأن البهو الكبير أعلى من بقية أجزاء المعبد الأخرى ، التى يقوم على سطحها عدد من الغرف المقدسة الصغيرة ، أكبرها فى الركن الجنوبى الغربى . ومن أهم خواص هذا المعبد كثرة عدد الغرف السرية أو الأقبية ، التى بنيت فى سمك الجدران تحت مستوى الأرض ، وغطيت مداخلها بألواح صخرية متحركة . وكل هذه الأقبية منقوشة وملونة . وكان بعضها لإقامة الشعائر السرية للإلهة ، والبعض الآخر لحفظ كنوز المعبد التى لا بد أنها كانت ذات قيمة كبرى . ويزين جدران المعبد من الخارج أشكال منحوتة تمثل عدداً من الآلهة ومناظر عبادتهم ، تميز بينها كليوباترة فى شكل الإلهة إيزيس وابنها قيصرون يتعبدان إلى الآلهة ، وإلى الجنوب الغربى من المعبد تقوم البحيرة المقدسة وهى مستطيلة متسعة فى كل ركن من أركانها سلالم تؤدى إلى صفحة الماء .

إن هذا المعبد كغيره من معابد البطالسة والرومان ، رغم تأخر عهدها وإنشائها بعد زوال دولة الفراعنة وانتشار الفن الأغريقى فى مصر ، لا يختلف

فى جوهره عن معابد الفراعنة ، ولا نلمس فيه أى أثر للفن الأغريقى فهو مصرى خالص فى تخطيطه وعمارته ونقوشه . فالجدران القصيرة التى تشبه الستائر فى البهو الكبير ، لم تكن بدعة استحدثها البطالسة ، فهى معروفة فى معابد الدولة الحديثة ، فى الكرنك ومدينة هابو وكذلك فى معابد الأسرة الثلاثين فى مدينة هابو وفيله . كما أن رءوس الأعمدة المركبة — فى اعتقادى على الأقل — مصرية صميمة وثمرة النهضة الفنية التى ظهرت فى مصر فى العصر الصاوى ، أى فى القرنين السابع والسادس ق . م . وقد كانت تلك النهضة ترمى إلى احياء التقاليد القديمة التى أخرجت الكثير من آيات الفن المصرى . نحن نعرف أن عمود البردى وعمود اللوتس ، يرجعان فى أصلهما إلى القوائم البدائية التى كان يحمل عليها السقف وتزين رءوسها بالأزهار ؛ لكن لما كان الفنان فى العصر الصاوى يفوق بطبيعة الحال فنان الدولة القديمة فى التقدم ورقة الشعور ، فانه لم يرجع القهقرى إلى تلك القوائم البدائية ، انما اتخذ نواة عموده من عامود البردى المزدهر (Campaniform) ذى الرأس المفتوح ، وزينه كما فعل أجداده من قبل بباقة من الزهور . ولكنها كانت تتألف من عدة أنواع بدلا من نوع واحد مثل اللوتس أو البردى كما فعل فنانو الدولة القديمة . إن الأنواع المتعددة المعقدة لرءوس العامود الجديد لا يمكن أن تكون نتيجة لخطّة واحدة ، بل لا بد أنها كانت ثمرة تطور طبيعى طويل ؛ لكن من العسير بل من المحال أن نتتبع الآن أدوار هذا التطور ، نظراً إلى تهدم معابد العصر الصاوى . إن ظهور أنواع هذه الرءوس كاملة فى الأسرة الثلاثين فى معبد Nectanebo II. أى فى أواسط القرن الرابع ، ليحملنا على الاعتقاد بأن تاريخ هذه الرءوس ، يجب أن يرجع إلى عصر سابق الأسرة الثلاثين ؛ وإذا ما محصنا جميع الاعتبارات المختلفة ، وجدنا أن العصر الصاوى أنسب وقت لذلك ، بسبب نهضته الفنية والسلام والرخاء اللذين سادا فيه . وإذا كانت هذه الرءوس فى دور التكوين خلال القرن السابع والسادس ق . م . أى

قبل ظهور العامود الأغريقى الكورنثى بمدة طويلة . وإذا ما تذكرنا أصل الأعمدة المصرية المزدانة بالزهور ، وإذا ما عرفنا أن العناصر التى تتكون منها الرءوس الجديدة مصرية بحته ، فانه يتضح لنا بطلان الزعم الذى يرى فى الرءوس الجديدة أثراً للعامود الأغريقى الكورنثى . وإذا كانت ثمة علاقة بين الاثنين ، فان العكس أقرب إلى الصواب ؛ لأن المصرى كان يزين رءوس أعمدته بالأزهار قبل عهد الاغريق بالأعمدة ؛ كما أن الحلقات (volutes) الجانبية فى الرءوس الكورنثيه ، تحمل شبهاً كبيراً للأطراف المتدلية من أوراق زهرة الايريس ، التى كانت رمز مصر العليا والتى كانت تستعمل فى الزخرفه فى مصر منذ الدولة الوسطى .

ابراهيم نصحى

بعض المراجع :

Weigall = Aguide to the Antiquities of Upper Egypt.
Noshy = The Arts in Ptolemaic Egypt.
Chassinat = Le Temple de Dendara.
Jequier = Les Temples Ptolemaiques et Romains.

أبيدوس

اسمها القديم « أبدو » وتشتهر اليوم عند أهل الصعيد باسم العرابة المدفونة. كانت عاصمة الأقليم الثامن من أقاليم الصعيد ، وتقع على شاطىء النيل الأيسر ، وعلى بعد ستة أميال ونصف ميل من مدينة البلينة ، وتمتد آثارها ما بين العرابة والخربة ، وهى أقدس المدائن المصرية وأعرقها جميعاً . قامت من البلاد منذ أوائل عصورها التاريخية مقام عاصمة الدين . ففيها قبر أوزيريس ؛ وفيها أقدم هياكله ، وفيها معبده العظيم الذى بناه سيتى الأول ، ثانى ملوك الأسرة التاسعة عشرة . وفيها مدافن الملوك المصريين من الأسرات التاريخية الأولى .

على أنه من العسير جداً أن نلم بتاريخ هذه المدينة أو نعرض له ، دون أن نتحدث عن الدين ودون أن نجعل الدين سبيلا للوصول إلى ما نريد . فنحن لا نكاد نعرض لتاريخ هذه المدينة حتى يطالعنا اسم أوزيريس ، إله المصريين المعروف . ولهذا الإله أسطورة عجيبة ممتعة لعلها أمتع ما ورد فى أساطير الأديان جميعاً . ولست أخفى على القارىء أنى أحببت الحديث عن هذه الأسطورة لأمرين ، أولهما واجب البحث ، لأننى كما قدمت لا أكاد أتعرض له دون أن أجعل الدين سبيلا إليه . وثانيهما أنى من أشد الناس كلفاً بهذه الأسطورة واطمئناناً إلى ما فيها ، من ذلك الغذاء الدسم الذى عاشت عليه الحضارة المصرية أجيالا وقروناً طوالا ، والذى ادخرت منه الأيام هذه الفضلات اليسيرة ، لأولئك الذين بحثوا فى تاريخ الحضارة المصرية من يونان ورومان . ولأولئك الذين خلفوهم من ألمان وفرنسيين وانجليز ، فأقبلوا عليه وأخذوا منه بمقادير تختلف زيادة ونقصاً . فمنهم من شبع ومنهم من زهد ، ومنهم من استساغ ذلك الطعام ثم هضمه فوفق ، ومنهم من ساء هضمه فأخفق . وأنا أرجو أن تكون الأيام ما زالت أمينة على بعض

هذا التراث ، وما زالت تدخره لأبناء البلاد ، حتى يتاح لهم أن يقبلوا عليه فيلتهموه جميعاً . وأدعو الله مخلصاً أن يزكو طعامهم ويصلح غذاؤهم ويحسن هضمهم ويتضاعف نشاطهم فى النهل من هذا المورد العذب ، لينالوا منه أعظم حظ وأوفر نصيب ، حتى يستطيعوا الألمام بحضارة بلادهم ، لأن الدين والحضارة توءمان ؛ فما ينبغى لدين أن يعيش بغير حضارة ، وما ينبغى لحضارة أن تقوم بغير دين ، ولأنّ أبناء مصر عموماً وأهل هذا الجيل بنوع خاص ؛ هم أولى الناس جميعاً بهذا التراث الخالد .

ولكم كنت أود أن أفصل هذه الأسطورة وأحاول شرحها وتحليلها ، غير أنى أخاف الخروج عن موضوع الحديث . على أنى أرجو أن أوفق إلى ما أريد فى غير هذا المكان قريباً إنشاء الله .

وما أخال أن بين طائفة القراء المثقفين ، من لم يسمع باسم أوزيريس وأسطورته العجيبة ، التى تنقلت مع الزمن والأجيال وتخطت مصر فركبت البحر إلى أوروبا ، ووجدت بين أهلها من يونان ورومان من أقبل عليها وتلقاها ، ثم ألفها وتعشقها واطمأن إلى ما فيها من حضارة ودين ، فأقامت عندهم حتى فرضت نفسها على الناس والأيام فرضاً . ومع ذلك فأنا أوثر اليوم أن أجملها فى هذا المكان اجمالا ؛ وأكاد أطمئن إلى أنه بين القراء ، من يعرف أن قدماء المصريين قد اطمأنوا منذ أقدم عصورهم ، إلى عبادة الأرض والسماء ، مثلهم فى ذلك كمثل غيرهم من أمم الدنيا جميعاً وأطمأنوا إلى أنهما زوجان ذكر وأنثى . وقالوا فى حديثهم عن خلق الدنيا إن الأرض والسماء كانتا رتقاً ثم أنفتقتا فكان الهواء . أما السماء وهى الأنثى فقد ارتفعت إلى حيث تكون يحملها الهواء ؛ وأما الأرض وهى الذكر ، فقد استقرت فى مكانها من أسفل السماء « بين السماء والماء » .

ثم ولد لهذين الزوجين أولاد أربعة هم أوزيريس ، وزيت ، وأيزيس ، ونفتيس ؛ أما أوزيريس فورث عن أبيه عرش الدنيا . وكان عادلا محبوباً .

أعطى الملك فأحسن سياسته . وأؤتمن على الشعب فرعاه ونهض به إلى خير ما ينهض الملك الصالح البار بشعبه الكريم المحبوب . علمه الزرع والضرع . وشرع له الأحكام والقوانين . وأما زيت فقد كره أن يؤول الملك إلى أخيه ، وامتلأ قلبه حقداً عليه وحسداً له . ثم طوعت له نفسه قتل أخيه ، واجتمع له الملأ من أهل الكيد وأصحاب الغدر والخيانة يأتمرون بالملك ليقتلوه ، فصاغوا له تابوتاً من ذهب وأولموا له وليمة كبرى ، ثم جلس الناس يسمرون وقد تقدم الليل ، ثم جيء بالتابوت وتسابق الملأ اليه يظهرون أعجابهم به ، يختلفون على الاضطجاع فيه . حتى إذا كان دور الملك ، وأخذ فى التابوت مضجعه ، وضع من فوقه الغطاء فأحكم ، وعمد القوم إلى الغطاء فثبتوه بشيء من قطر ورصاص . ثم حملوه فألقوه فى اليم وأسلمه النيل إلى البحر ، وحمله الموج إلى فينقيا ، ثم قذف به على ساحل ببِلُس ؛ فما كاد يستقر على الشاطىء ، حتى أنبت الله من فوقه شجرة مديدة الغصن وارفة الظل ، قامت من فوقه فأظلته وحمته ثم أخفته عن عين الرقيب . ثم مر بالشاطىء حاكم ببلس فراقته الشجرة حتى آثر الاحتفاظ بها ، ثم أمر بها فاقتلعت ثم حملها معه وأقاموا من جذعها عاموداً يرفع به سقف بيته .

وأما ايزيس فقد ذهبت تبحث عن أخيها وزوجها فى مشارق الأرض ومغاربها ، لا يشقيها بحث ولا يصيبها يأس ولا ينالها كلل ولا أعياء ثم هداها البحث إلى ببلس فجاءتها ، ثم قدر لها الوصول إلى قصر الحاكم فدخلته وأقامت فيه ، ما شاء الله أن تقيم .

ثم يتاح لها الوصول إلى جذع الشجرة ، فاذا هى تخلص من صورة البشر ، وتغدو روحاً إلهية خالصة لا يدركها حس ولا تراها عين ؛ ثم تحمل الجذع فتركب به البحر إلى مصر حيث انتبذت به من أحراش الدلتا مكاناً قصياً ، وأقامت عليه نادبة باكية . على أنها غادرته إلى حين ، ومضت تنظر إلى وحيدها اليتيم ، فى مدينة « بوتو » ؛ وكان « ست » قد خرج للصيد فى إحدى

الليالى المقمرة ، فاذا هو يعثر بتابوت أخيه ، فيثور لذلك أشد الثورة ،
ويقسم ليخرجنّ جثته من التابوت ، وليمزقنها تمزيقاً وليمثلن بها أشنع تمثيل ،
وليطرحنها أشلاء فى أقصى الأرض ؛ ولكن إيزيس ، التى لا تعرف اليأس
ولا تضيق بالحوادث ، تعاود البحث عن جثة أخيها وزوجها ؛ وكانت كلما
نزلت بأقليم من أقاليم الوادى ، وعثرت به على عضو من أعضاء القتيل ، دفنته
وأقامت عليه باكية نادبة . وهكذا استقر صلبه فى « بوصير » من أعمال الدلتا ،
واستقر الرأس فى أبيدوس ، واستقرت بقية الأعضاء فى أقاليم البلاد المختلفة .
وهكذا ودع هذا الملك الطيب حياته على هذا النحو المريع ، فنزل من قلوب
المصريين منزلة الحب والتقديس ؛ فهو لا ينزل عن عرش الدنيا إلا ليتربع
على عرش الخلود ، وما يكاد يغادر سلطانه فى الدنيا ، إلا ليستأنفه فى الآخرة
على عالم الموت. ولا يكاد الناس يدعون أوزيريس يستشهد ، على نحو ماقدمنا ،
حتى استولدوا له « إيزيس » فولدت « حوريس » الذى ما كاد يخرج إلى
الدنيا حتى دفعه الشعب إلى الانتقام لأبيه والمطالبة بعرشه ، والتف من
حوله شيعة أبيه فأيدوه ونصروه ، ثم أسموه « حورس المنتقم لأبيه » .
وانقسمت البلاد من أجل ذلك حزبين وتنازعت أقاليم مصر قبر الشهيد ،
وتنافسوا فى خلق الأسباب لهـــذا النزاع ، واستغلت هذه القصة استغلالا
سياسياً ، ما تكاد عصور التاريخ أن تفرغ منه . واستغل اوزيريس وولده ،
فى التطاحن السياسى بين أقاليم البلاد المختلفة استغلالا قوياً ، وراء ستار عريض ،
ظاهره الدين الحنيف ، وباطنه الأغراض والأطماع .

فمنذ أواخر الأسرة الخامسة أو ما قبل ذلك بقليل ، نرى فى صفحات
القبور وما يتصل بأهلها من كتابات ونقوش ، أثراً ظاهراً وظلا خفيفاً
لدين أوزيريس . فهو إذ يطالعنا من بين آثار ذلك العصر كإله للموتى ،
فاذا بأثره يظهر ويشتد ، وإذا بظل عبادته يمتد ، ثم يطغى على ما بقى لأله
الموتى القديم « أنوبيس » ، فيكاد يمحوه . ثم لا يلبث حتى يفرض دينه على

الناس فرضا . فبعد أن كانت أوعية الموتى فى الدولة القديمة لا تكاد ترتفع إلا لأنوبيس ولا تكاد تتصل إلا باسمه ، أصبحت منذ ذلك الوقت ترتفع إلى أوزيريس ؛ فهو سلطان الحياة الأخرى كما كان ملكا فى الأولى . وهو وحده القادر على أن يهىء للناس منازلهم فى عالم الخلود .

كان أول أمره ربا « لبوصير » فى شرقى الدلتا ، وأكبر الظن أن دينه قد نشأ فيها ، ثم بدأ ينتشر فى نواحى الأرض ، حتى كاد يبتلع الأديان جميعاً ، مايكاد ينزل باقليم إلا ابتلع دينه ومحا آيته من القلوب أو كاد . نزل « ممفيس » فابتلع إلهها ، « سوكريس » ، وبلغ « ابيدوس » وأهلها يومئذ على دين ابن آوى ، فاتخذ صفاته ومزاياه وما زال به حتى ابتلعه ومحا آيته . وعُرف منذ ذلك الوقت باسم « خنتى امنتيو » ، أى رب أصحاب اليمين ؛ وأصحاب اليمين هم أهل القبور من وادى العدم فى غربى البلاد ؛ وهكذا أصبح « أوزيريس » رباً لابيدوس وسلطاناً على الغرب فى آن واحد . منذ ذلك الوقت اطمأن المصريون إلى أن قبره فى أبيدوس ، فغدت كعبة لهم فى الحياة والموت ، واستقر فى عقائدهم أن مدخل الغرب وعالمه ، لا يكون إلا من « ابيدوس » . وأصبح منتهى أملهم أن يكون مستقرهم الأبدى حول قبر ذلك الشهيد ؛ مثلهم فى ذلك كمثل شيعة على بن أبى طالب ، يحجون إلى كربلاء حيث مقتل الحسين وحيث قبره ومشهده ، يبغون حوله جوار الأبد ومقر الخلود .

وعلى الذين لا يستطيعون دفن موتاهم فى أبيدوس ، أن يحملوه اليها حاجين إلى قبر « أوزيريس » ، مطوفين به ضارعين إلى رب الغرب أن يهىء لموتاهم منازل أخرى . فاذا ما قضى الحج عاد الناس بموتاهم أو بجثث موتاهم إلى حيث أراد الله لها أن تسكون . على أن هذا الحج لم يكن يخلو من أثر ظاهر . فمنهم من يقيم له قبراً وهمياً ومنهم من يقيم لحجه لوحة تذكارية كلها أدعية خالصة يبتغون بها عند ربهم الوسيلة .

كتب على هذه المدينة التاريخية أن تكون وادياً للعدم منذ فجر التاريخ وقدر لها ذلك الحظ العظيم من التقديس والأجلال منذ مطالع الحياة المصرية فيها .

فيها دفن أول ملوك الأسرات التاريخية الأولى ، وما زالت أطلال قبورهم بادية فى ظاهر الصحراء من وراء العرابة ، وفى المكان المعروف باسم « أم العقاب »*، الذى يقوم فيه ذلك القبر المعروف بقبر « أوزيريس » ، على أن الأبحاث التاريخية التى قام بها العلماء فى تلك المنطقة ، فى أوائل القرن الحالى ، أثبتت أن القبر لم يكن لأوزيريس ، وإنما كان لأحد ملوك الأسرات الأولى ويدعى « زر » ؛ إلا إنه استقر فى عقائد المصريين بعد تقادم العهد على أن القبر لأوزيريس .

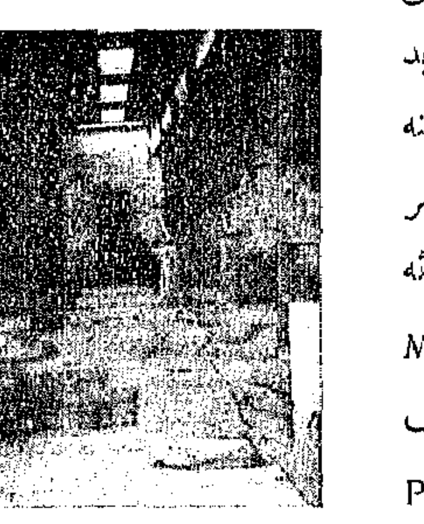
ومن هنا كثرت آثار « القعاب » حوله ، تشير إلى كثرة ما كان يقدم إلى هذا الأله من قربان وتضحيات ، وفى الجنوب من جانب العرابة تقع جبانة الدولة الحديثة ومعبد سيتى الأول ومعبد رمسيس الثانى ثم ذلك المكان المعروف بالأزيريون . وفى الشمال من ذلك يرتفع أحد التلال بطائفة من قبور الدولة القديمة . وفى أقصى الشمال فيما بين هيكل أوزيريس المعروف بكوم السلطان والحصن المعروف بشونة الزبيب ، تقع مقابر الدولة الوسطى وأغلبها من اللبن على شكل أهرام . وفى تلك المنطقة أيضاً تقوم طائفة من قبور الدولة الحديثة ، يرجع تاريخها إلى مابين الأسرة الثامنة عشرة والعشرين وما بعدهما .

ولما نهضت مصر نهضتها المعروفة عند أوائل القرن السابع عشر قبل

---

* سمى المكان بهذا الاسم لما وجد فيه من آثار أوعية الفخار ، التى كانت تقدم فيها الضحايا على قبر الشهيد ولقد سمعت مرة أن بعض الناس يظنون أنها أم العقاب (البقايا) فى لغة أهل الصعيد . على أنى أميل إلى الاعتقاد بأنها أم القعاب ، لا أم العقاب ، والقعاب جمع قعب فى لغة أهل الصعيد . والقعب آنية من الفخار يستعملها الناس للحلب وحفظ اللبن .

ميلاد المسيح وأتيح لنهضتها منْ طهر البلاد من العناصر الأجنبية ، وانبعثت في الشعب المصرى روح الفتح والغارة وقامت الامبراطورية المصرية وامتد ظلها إلى أطراف الجزيرة من وادى النهرين ، تغيرت أساليب الحكم فى البلاد واتخذ الأباطرة المصريون من طيبة مهبط الثورة الوطنية ومبعث النهضة القومية ، عاصمة لامبراطورية الدنيا فى ذلك العهد . وكان نجم الاله آمون قد سطع ، فأقيمت له المعابد وفتحت باسمه الفتوح ، واقترن النصر باسمه . وأصبح كهانة وسدنة بيته من أشد رجال الامبراطورية بأساً وأبعدهم أثراً فى سياسة البلاد الداخلية والخارجية . وامتد نفوذهم فى القرن الرابع عشر حتى وصل إلى القصر وتغلغل فى البلاد وأصاب الجالس على العرش وهو يومئذ أمنوفيس الثالث فصفعهم صفعة أخرست ألسنتهم إلى حين . واضطرب لها نجم طيبة وإلهها معاً ، فيهجرها الملوك إلى الدلتا ، حيث استقر عرشهم فى العاصمة « برامسو » الجديدة ، وإن كانوا لم ينصرفوا عن طيبة تماماً . فى ذلك الوقت الذى انصرف فيه الملوك بعض الشىء عن طيبة وإلهها وأصبحت أبنيتهم غير قاصرة على آمون وسدنته ، خطر لسيتى الأول أن يقيم مجد كعبة البلاد الدينية القديمة ، وأن يبعث تاريخها من جديد . فشيد فيها ذلك المعبد العظيم ، الذى ما زال قائماً حتى اليوم . وهو من أجمل معابد المصريين جميعاً . كشف عنه ماريت باشا أيام والى مصر محمد سعيد باشا . ونشر أبحاثه فى كتابه المعروف : .Mariette Abydos. وتعاقبت الأكشاف من بعد ذلك على يد Petrie و De Morgan وكل أبنية المعبد



بهو فى معبد ابيدوس

من عصر سيتى الأول ، حاشا بعض أفنيته الخارجية فهى من أيام ابنه رمسيس الكبير . ونقوشه من أجمل ما صاغت يد الفنان المصرى فى عصور الفن جميعا .

أضاف رمسيس الثانى هذه الأفنية إلى مدخل المعبد ، ومنها البناء الخارجى الذى لعبت به يد السنين ، حتى ذهبت بجدته وبهائه وطاحت بأبراجه فأزالتها ولم يبق من آثاره غير هذه الحوائط البالية ، وما يعلق بها من تماثيل الملكين العظيمين سيتى الأول ورمسيس الثانى ، والتى تمثلهما فى شكل الإله أوزيريس . وأغلب الظن أنه بُنى على أن يكون ساحة يحشد فيها الناس من طوائف الشعب ، يوم زينة البلاد وأعيادها الكبرى . ولينظروا فيها بأس الملك وشدته ، فهناك مناظر الحروب والوقائع الكبرى ، وتمثيل الفتك بالأعداء وقطع أيديهم ، وفيها مناظر الأسرى وتقديمهم مع الأسلاب والغنائم لإله الأمبراطورية آمون . ثم يلى ذلك الفناء ، فناء آخر دوّن فيه رمسيس الثانى ذكريات الوقائع وتاريخ إتمامه لبناء المعبد . وحلاّه بمناظر تمثل شكره لإله الامبراطورية ، على ما أحرزه من نصر على أعدائه الأسيويين . وأكبر الظن أن المعبد إنما بُنى ليكون مجمعاً لآلهة البلاد الكبرى ، ولثالوث المعبد المكوّن من إيزيس وأوزيريس وسيتى الأول .

فنى المعبد مقاصير سبع ، لآلهة مصر السبع والتى عقدت كلها فيه ، وهم أوزيريس وإيزيس وحورس وبتاح وآمون إله طيبة وحورا ختى وسابعهم هو الملك المؤله سيتى الأول .

وأما ما بقى من مناظر المعبد فتكاد تكون كلها دينية خالصة ، وهى سلسلة من فصول مأساة الشهيد . وتمثل قيامه من عالم الموت . وأكبر الظن أن هذه المأساة إنما كانت تمثل فى كل عام ، على مسرح المعبد ، وكان عيدها أشبه ما يكون بعيد القيامة عند أصحاب المسيح .

ولهذا المعبد أيضاً قيمته التاريخية الكبرى ، ففيه مدونة من أكمل مداون

التاريخ الكبرى ، أعنى هذه القائمة التى تحصى ملوك مصر من أول العصر التاريخى حتى أيام الدولة الحديثة من عصر الرعامسة ، وهى ثالثة مداون ثلاث. إحداها فى سقارة والأخرى فى معبد الكرنك .

وعصر سيتى يعد من غير شك العصر الذهبى لتاريخ أبيدوس، ففيه شيد أكبر معابده، ووقف عليه سيتى من الخير والمال ماوفر لكهانه وسدنته أسباب الرخاء واليسر ، وجعل أيامهم أعياداً متصلة، وجعل مدينته وأوقافه من أرض وحيوان وطير حراما على غير أهله ، وشرع لها القوانين والأحكام ، وفرض على من يمسها بسوء أشد أنواع العقاب وآلمها . وعلى مقربة يسيرة إلى شمال ذلك المعبد، شيد رمسيس الثانى معبداً وهو أيضاً لأوزيريس . وقدغلبته الأيام فأصابه الهدم ؛ على أن ما بقى من نقوشه لا يكاد يقل عن نقوش معبد سيتى فى الرونق والجمال وإتقان الصنع ، وفيها تمثيل للحروب وذكر الوقائع التاريخية بين مصر وحتيتا . وأما ما بقى فيكاد يكون كله دينياً خالصاً ، يمثل ما يتصل بالدين من مراسيم وطقوس وتضحية وقربان .

وما أريد فى هذا المكان أن أعرض لوصف مناظر المعبدين وشرحها بالتفصيل ، وإنما أحيل القارىء على كتب الوصف مثل (Baedeker) .

وفى الشمال الغربى من معبد رمسيس وعلى مقربة يسيرة جداً ، تقوم أطلال البناء المعروف بشونة الزبيب . وهو بناء عتيق من اللبن ، لم يحدد الناس الغرض من بنائه حتى الآن ، وإن كان بعضهم يرجح أنه من بقايا أحد الأضرحة العتيقة .

وعلى مسيرة بضع دقائق إلى الشمال الشرقى من ذلك البناء ، تبدو أطلال مدينة أبيدوس القديمة التى يرجع عهدها إلى باكورة العصر التاريخى ، حيث يقوم ذلك القبر المعروف بقبر أوزيريس . ثم نجد أسوار المدينة التى بنيت من اللبن فى أيام الدولة الوسطى ؛ وإلى ناحية الغرب من هذا المكان ، يقوم

دير من العصر المسيحى يرجح Steindorf أنه بنى فى أوائل القرن الرابع عشر المسيحى .

هذه نبذة قصيرة عن تاريخ أبيدوس ، أرجو أن تعطى القراء فكرة ولو بسيطة ، عن مكانة هذه المدينة من مدائن التاريخ الكبرى من ناحية ، وأن تحبب إلى أبناء هذا الجيل البحث فى تاريخ الحضارة المصرية .

أحمد بدوى

آثار تونة الجبل

مقبرة بيتوزيريس — حفائر كلية الآداب

تونة هي الجزء الغربي من مدينة هرموبوليس ، وقد أخذت هذا الاسم من اسمها اليوناني القديم تاناييس أو تونس وأضيفت إليها لفظة الجبل ، لأنها تقع في مكان مرتفع عن الوادي . وتشمل آثارها مقبرة بيتوزيريس التي كشفتها مصلحة الآثار ثم حفائر كلية الآداب .

أما مقبرة بيتوزيريس فهي في الحقيقة ليست خاصة به ، وإنما هي مقبرة له ولأسرته التي نستطيع أن نتتبع تاريخها مدة خمسة أجيال ، شغل فيها رجالها منزلة كبيرة في هرموبوليس ، والجد الأعلى لهذه الأسرة هو « جدْ جحُوتي أوْف عنخ » الذي كان يشغل وظيفة كبير كهنة تحوت . وقد أعقب هذا ابناً يسمى « نِسي شُو » ، وأعقب نسي شو ابناً يسمى بيتوزيريس ، وأعقب بيتوزيريس ابناً يسمى « جدْحِر » وأعقب جدحر ابناً يسمى « بِدِيكِمْ » ، الذي يكون الجيل الخامس والأخير من هذه الأسرة ، وكان يشغل أيضاً وظيفة كبير كهنة معبد الإله تحوت .

ويرجع عهد هذه المقبرة إلى القرن الرابع قبل الميلاد ، وهي تتكون من غرفتين ، الأولى مستطيلة تزينها واجهة جميلة ذات أعمدة ، وهذه الغرفة ألحقت بالبناء الأصلي وخصصت لعبادة بيتوزيريس . أما الغرفة الثانية فهي البناء الأصلي وهي مربعة تقريباً كانت مخصصة لعبادة جد بيتوزيريس وأبيه ، ويقسمها صفان من الأعمدة إلى ثلاثة أقسام ، في نهاية القسم الأوسط منها حفرة جنائزية مبنية بالحجارة في جزئها الأعلى ، ثم محفورة بعد ذلك في في الصخر ؛ وهي توصل بعد نزول ثمانية أمتار إلى مكان واسع تحت الأرض به قبر بيتوزيريس وتابوت زوجته وتابوت أحد أبنائه وأمكنة كانت معدة لوضع توابيت أخرى .

ولقد أصبحت هذه المقبرة بعد موت بيتوزيريس مكاناً يسعى إليه الزائرون ومحبو التحف والآثار ، وخاصة اليونان الذين كانوا يجوبون أنحاء القطر المصرى فى هذا الوقت ؛ ولم ينس هؤلاء الزائرون أن يتركوا تذكاراً لزيارتهم بكتابة أسمائهم وآمالهم وصلواتهم على جدران المقبرة . وظلت المقبرة هكذا موضع تبجيل الناس واحترامهم طول القرنين الثالث والثانى قبل الميلاد ، ثم فقدت هذه المنزلة فى أواخر عهد البطالسة ؛ إذ منذ هذا العهد عاث الناس فيها فساداً ، فخربوا المدفن وأتلفوه واتخذوا من بعض أجزاء المقبرة أمكنة يدفن فيها عامة الشعب موتاهم . وفى العصر البيزنطى كثر عدد المدافن داخل المقبرة وخارجها ، وأخذ مستوى التراب المحيط بها فى الارتفاع تدريجياً حتى غمرها وأخفاها عن الأنظار ، فأصبحت بذلك بمنجى من استمرار تخريبها وظلت مجهولة حتى منتصف القرن التاسع عشر ، مما أدى إلى بقائها محفوظة مصونة طول هذه المدة . وحوالى سنة ١٨٦٠ عرف فلاحو القرى المجاورة لها وجودها ، ولكنهم لم يخبروا الحكومة بذلك إلا فى أواخر شهر نوفمبر سنة ١٩١٩ ، إذ أبلغ أحد أهالى الأشمونيين مصلحة الآثار أنه يعرف « معبداً » فى مكان معين بجبل دروة ؛ فكلفت المصلحة مفتشها بمديرية المنيا باستطلاع الأمر فعملت المجسات فى هذا المكان وظهرت الأطراف العليا للبناء الذى يسميه الأهالى معبـــداً ، وما هو فى الحقيقة إلا مقبرة بيتوزيريس وعائلته . ثم عهدت المصلحة إلى مسيو لوفڤر الأمين المساعد بها فى ذلك الوقت ، بكشف هذا البناء وإزالة الأتربة التى كانت تحيط به وتغطيه ، فتم كشف المقبرة ووصفها وطبع نصوصها فى ثلاثة مجلدات كبيرة .

ولمقبرة بيتوزيريس أهمية خاصة لأنها أكمل أثر معروف يمثل لنا فترة الانتقال بين العصر الصاوى الفارسى وبين العصر البطليموسى ؛ فهى وثيقة قيمة لدراسة الفن المصرى فى أواخر القرن الرابع قبل الميلاد ، حينما كانت المدرسة المصرية تجود بآخر ثمراتها الوطنية الصميمة : وتظهر أولى مظاهر

الفن الاجنبي اليوناني . أما تقليدها للقديم ، فيتجلى في مناظر الطقوس الدينية المختلفة التي رسمت على الجدران الداخلية لهذه المقبرة ، إذ أنها تتبع الطريقة التقليدية المصرية وتشبه في شكلها المناظر الموجودة بمقابر طيبة ، فنرى على الجدران صفوفاً طويلة من حاملي وحاملات التقدمات والقرابين ومناظر للحرف اليدوية المختلفة ومناظر العمل في الحقول ومناظر تربية الحيوانات ؛ وهي بذلك تستعيد المناظر القديمة الموجودة على جدران مصاطب ممفيس ومقابر الدولة الوسطى وبعض مقابر الأسرة الثامنة عشرة . ولقد عولجت تلك المناظر والموضوعات بالاتقان والمهارة والمرونة التي تمتاز بها نهضة الفن في العصر الصاوي ، ولكنها زادت عليها قوة إحساسها بالحياة ؛ فنرى فيها محاولتها أن تكون مؤثرة فاتنة ، كما نرى فيها كثرة الحركة التي كانت دائماً طابع مدرسة هرموبوليس والتي تثبت تأثير الفن اليوناني في الفن المصري وتشكيله له . فاذا نظرنا مثلا إلى حاملات التقدمات والقرابين نرى أنهن يظهرن في هيئات مختلفة ويبدين حركات وإشارات لطيفة ، ويمثلن أحياناً مصحوبات بأبنائهن . وإذا كنا في مقابر طيبة كمقبرة رخمارع ، نرى في المناظر المماثلة حركات الأمهات والأطفال متشابهة متصلبة لا حياة فيها ، ومشيتهن على وتيرة واحدة متكلفة لا تأثير لها ، فاننا في مقبرة بيتوزيريس نرى خلاف ذلك ؛ إذ يرسم الفنان كل شخصية مختلفة عن غيرها في شكلها وحركاتها ، فهذه أم تمسك طفلتها من ذراعها ، وتلك أخرى تحملها على ذراعها وهي نائمة ، وثالثة تحمل طفلها وهي تحضنه ، كل ذلك في أشكال حية ذات تأثير وفتنة . وإذا نظرنا إلى حاملي القرابين نرى أنهم يمثلون في أشكال متباينة في الزي والهيئة ، ونرى فيهم الأبيض والزنجي ونلمح في وجوههم المرح والسرور .

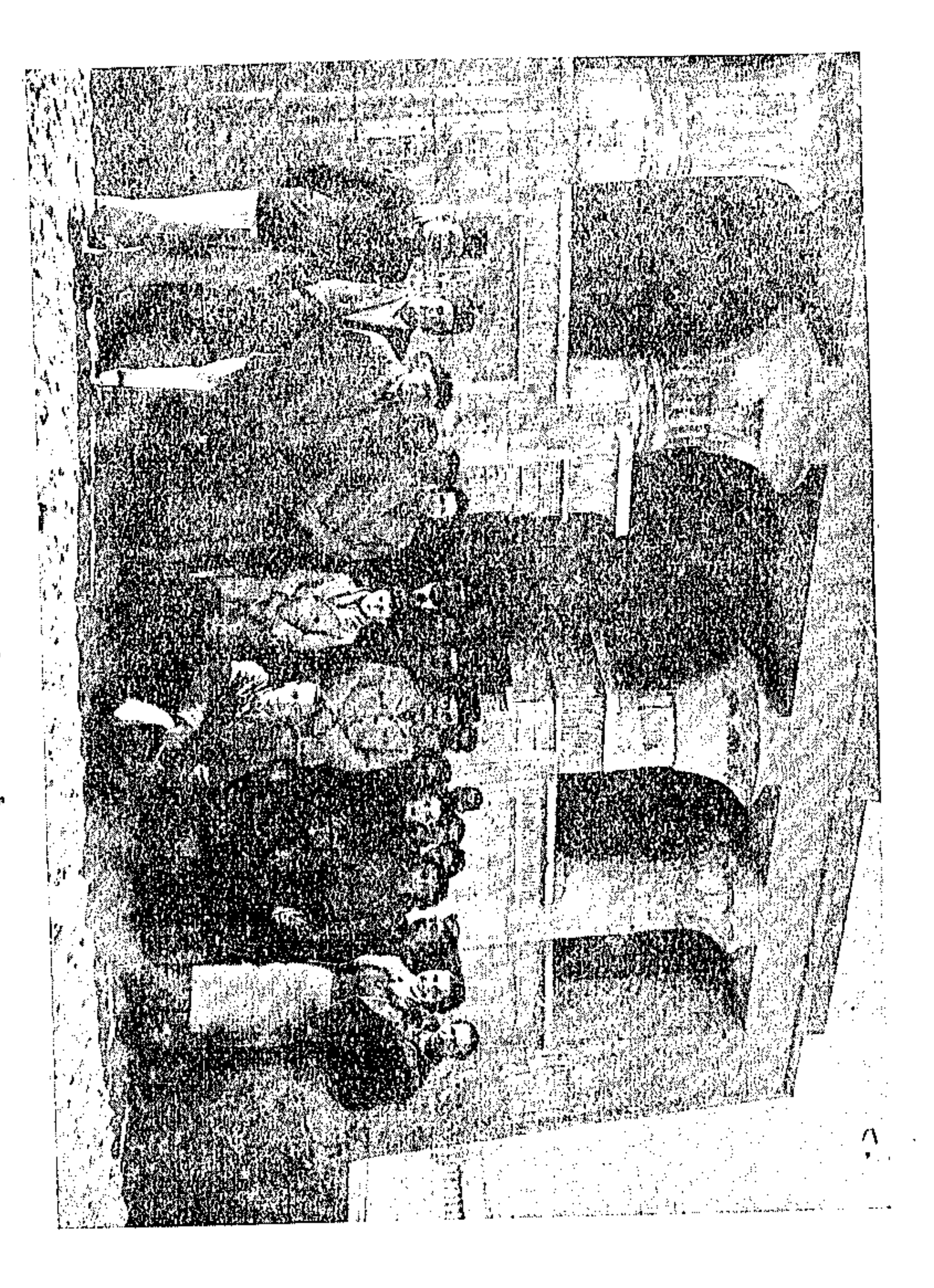
وتأثر الفن المصري بالفن اليوناني جاء نتيجة لقدوم اليونان إلى مصر وانتشارهم بها منذ الأسرة السادسة والعشرين . وبعد غزوة الاسكندر اتخذ

اليونان مصر وطناً ثانياً لهم ، وأصبحت لهم مدن خاصة بهم مثل مدينة بتولومايس التى تقع جنوب هرموبوليس بمائتى كيلومتر .

هذا فيما يختص بالمناظر — أما النصوص فهى مقتبسة من نصوص مقابر ممفيس وطيبة ونصوص الأهرامات وكتاب الموتى ، ويرجع بعض صيغها إلى عهد الدولتين القديمة والوسطى . وتدل نصوص مقبرة بيتوزوريس على أن كاتبها ملم بنصوص مقابر الأسرات الأولى ومقبرة «حاپى جفَـعْ» و«يسحُـتِـبْ إب رَع» و«منتوحتب» ، كما هو ملم بالقصص المصرية مثل مخاطرات سنوحى .

وهذا الاقتباس من الأدب الدينى القديم ، وهذه الاستعادة وهذا التذكر للصيغ المصرية القديمة ليس إلا أشياء طبيعية فى مقبرة من هذا العصر ، فهى لا تدعو إلى العجب ولا تستلفت الانتباه الكثير . وإنما الذى يدعو إلى العجب حقيقة هو أننا نجد على جدران مقبرة بيتوزيريس سلسلة من النصوص الفلسفية الدينية ، مشابهة فى أفكارها وصيغها بل فى تعبيراتها لبعض أجزاء من كتب اليهود المقدسة :

وهذا التشابه فى الأفكار والعبارات بين نصوص مقبرة بيتوزيريس وبين كتب اليهود له متعة عظيمة ، لأنه يدلنا على المنزلة الكبيرة التى وصلت إليها الديانة المصرية والتى وصل إليها القسيس المصرى فى هرموپوليس فى القرن الرابع قبل الميلاد . وليس غريباً من الناحية التاريخية تأثير التفكير المصرى فى الديانة اليهودية ، لأن اليهود اتصلوا بالمصريين . ووعوا الكثير من أفكارهم وحفظوا الكثير من تعبيراتهم ، وخصوصاً أثناء سنى إقامتهم بمصر وذلك أن كثيرين منهم أقاموا بمصر واستوطنوها وكونوا لهم فيها مستعمرات خاصة ، مثل منطقة الفنتين . وهذه المستعمرات ازدهرت فى أواخر القرن السادس قبل الميلاد ، فليس من المستحيل إذاً أن تكون بعض نصوص الكتب الدينية العبرية وبعض الأمثال والحكم اليهودية . مأخوذة من



بعض أعضاء الرحلة أمام مقبرة بيتوزيريس

الأدب الديني المصري في العصر الصائي الفارسي ، كما أنه ليس من المستحيل أن يتأثر أدب اليهود ببعض المميزات التعليمية وبعض التعبيرات والصيغ التي تكونت ونضجت في المدارس الكهنوتية المصرية ، مثل مدارس هرموپوليس .

وبعد كشف مقبرة بيتوزيريس بحوالي عشر سنوات (في فبراير سنة ١٩٣١) ، عهدت كلية الآداب بالجامعة المصرية إلى الدكتور سامي جبره بعمل حفائر في المنطقة المحيطة بالمقبرة ، لما تبينته من أهمية هذه المنطقة التي كانت مقراً لعبادة الإله تحوت إله العلم والحكمة عند قدماء المصريين ، ولما دلّت عليه هذه المقبرة من عظم شأن عائلة بيتوزيريس التي كان يشغل رجالها وظيفة كبير كهنة الإله تحوت

وقد كشفت حفائر كلية الآداب منطقة كبيرة في الفترة الواقعة بين سنتي ١٩٣١ و١٩٣٩ ، ونتج عن ذلك العثور على مجموعة قيمة من الآثار . فمن هذه الآثار بعض مقابر صغيرة مبنية بالحجر الجيري ذات أشكال مختلفة : منها ما يشبه الهرم الكامل ومنها ما يشبه الهرم المدرج ومنها ما يشبه مقابر المسلمين الحديثة . ومحتويات هــــذه المقابر قليلة لا تتعدى بعض الأواني الفخارية وبعض الأوجه المستعارة الملونة أو المذهبة ، التي توضع عادة على وجه المومياء . وبجوار هذه المقابر توجد بعض منازل مبنية باللبن وملونة ، يرجع تاريخها إلى الفترة الواقعة بين القرن الرابع قبل الميلاد والقرن الثاني بعد الميلاد . وعثر في نفس المنطقة على بعض الأبنية المزدوجة التي يحتوي كل منها على معبد ومقبرة في الوقت نفسه ، وقد نهبت معظم محتوياتها في العصر الروماني لأنها كانت محط أنظار الجنود المرتزقة الرومانية العاطلة ، التي كانت ترابط في الأشمونين وتزور هذه المقابر لنهبها بين الحين والآخر ؛ ولم ينس هؤلاء أيضاً تخليد ذكرى زياراتهم بتسجيل أسمائهم على جدران هذه المقابر . وما بقي من محتويات هذه المقابر لا يتعدى بعض النقود الذهبية التي تحمل

أسماء بعض الأباطرة الرومان ثم ورقة من الذهب الخالص وكمية من التماثيل الصغيرة والجعل والتمائم. وزودتنا هذه المقابر ببعض النصوص اليونانية التى تعطينا معلومات عن مدينة هرموپوليس فى القرن الثانى بعد الميلاد ، كما زودتنا ببعض نصوص مصرية منقوشة على توابيت من الحجر الجيرى ، تدل على أن أصحاب هـذه التوابيت كانوا كهنة الإله تحوت فى منطقة هرموپوليس الغربية .

ومنازل تونة الجنائزية مبنية بالطين المغطى بالجير ؛ وتزين جدران هذه المنازل صور ملونة غير متقنة من الناحية الفنية ، ولكنها ذات أهمية تاريخية لأنها تدل على تأثير القصص اليونانى القديم فى الفن المصرى فى هذه الفترة. وهذه الصور عبارة عن مناظر لحوادث من قصتى أوديب وأغاممنون .

وكشف معبد شيد فى عهد البطالسة للإله تحوت ، ووجدت به أجسام محنطة للطائر أبيس (أبو منجل من فصيلة أبى قردان) رمز هذا الإله ، كما كشفت مقبرة بديكم حفيد بيتوزيريس .

ومن الأشياء الهامة التى كشفت بحفائر تونة ، تلك البئر الكبيرة التى حفرت فى العصر الرومانى ، للحصول على الماء اللازم لإنشاء بحيرة يسبح فيها الطائر المقدس أبيس ، ولإنشاء حديقة لا تزال آثار تربة النيل المنقولة إليها وآثار نباتاتها موجودة بها حتى الآن ، وقد أشار بيتوزيريس إلى هذه الحديقة فى نصوص مقبرته . وتدل هندسة هذه البئر على مهارة المهندس الذى وضع تصميمه وأشرف على بنائه ، فهى عبارة عن بئر واسعة عمقها ١٥ متراً داخلها بئر أخرى عمقها ١٨ مترا ، ويرفع الماء من البئر الثانية إلى البئر الأولى ، ثم يجرى فى حوض مربع إلى مجرى مغطى ، ثم يصل إلى بناء مستطيل عمقه ١٥ متراً وجدرانه مكسوة بالمونة ، ثم يرفع الماء من هذا البناء المستطيل إلى البحيرة والحديقة بطريقة الساقية العادية . وعمق البئر كلها ٣٦ مترا وقطرها ستة أمتار وقد أجريت تجربة أمكن بها رفع الماء فى الوقت الحالى على الطريقة القديمة .

ومن الاكتشافات الهامة أيضاً تلك المدينة الكبيرة الموجودة تحت الأرض التى تبلغ مساحتها ثلاثين فداناً ؛ وهى عبارة عن دهاليز محفورة فى الأرض كانت مخصصة لدفن رمزى الإله تحوت وهما الطائر أيبيس والقرد . وهذه المدينة التى لم يسلم معظمها من عبث اللصوص فى العصر الرومانى كانت مقسمة إلى مناطق ، ولكل منطقة مدخل خاص يوصل اليها درج من الحجر الجيرى يصل عدد درجاته أحيانا إلى ١٢٠ درجة . وتؤدى الدهاليز إلى شوارع طويلة واسعة ، على جانبيها غرف مغلقة الأبواب مليئة بموميات الايبيس ، التى توجد أحيانا داخل قواديس ، وبموميات القرد . وفى بعض هذه الشوارع نجد فتحات منحوتة فى الصخر ، توضع بها توابيت صغيرة ولوحات ملونة عليها نصوص هيروغليفية ، كما نجد فى شوارع أخرى معابد صغيرة مهداة من حكام الأقاليم للأله تحوت . ويظهر أن أحد الدهاليز كان محاطاً بسور من الحجر الجيرى ، وداخل هذا السور معبد متهدم تحمل بعض أنقاضه اسم ابن الأسكندر الأكبر . وخارج السور مبان من اللبن ربما كانت مساكن للكهنة المكلفين بتحنيط الطيور والحيوانات المقدسة مقابل أجر معلوم ، إذ عثر بهذه المنازل على بقايا أدوات التحنيط .

وعثر فى أسفل درج أحد الدهاليز على معبد يرجع إلى عهد بطليموس الأول به مومياء قرد محنط زُيِّن رأسه وقدماه بحلى وتمائم من الذهب والخزف الأخضر ، وبه أيضا حجرة ملونة قام بزخرفتها بطليموس الأول تقديساً للأله تحوت رب هذه المنطقة .

وعثر فى شوارع بعض الدهاليز على قواديس كثيرة ، ظهر من فحص محتوياتها أن اثنين منها يحتويان على ملفين من ورق البردى ، أولها طوله متر ونصف متر وعرضه نصف متر وهو مكتوب بالكتابة الديموطيقية والنصوص المدونة فيه عبارة عن مسائل قانونية تحدد العلاقة بين المالك والمستأجر . وثانيهما مكتوب بالكتابة الهيراطيقية والنصوص المدونة فيه

عبارة عن مسائل ميثولوجية وفلكية . أما باقى القواديس فتحتوى على موميات طائر الأيبيس المقدس ، وعلى تماثيل صغيرة من البرنز دقيقة الصنع تمثل الكهنة أو الأيبيس أو بعض الآلهة ، مثل ازوريس وأزيس وخنوم . ولما كانت هذه التماثيل عبارة عن نذور وضعت فى هذا المكان فقد نقشت عليها أسماء أصحابها ودعواتهم وأمانيهم. ووجدت فوق القواديس تماثيل خمسة عشر طائراً من نوع الأيبيس وهى كبيرة الحجم كاملة الأجزاء مصنوعة كلها من الخشب المذهب ماعدا المنقار والذيل والأرجل فقد صنعت من البرنز . وتقف هذه التماثيل فوق قاعدة .

هذا إحصاء مختصر لأهم ما وجد بحفائر كلية الآداب فى تونه الجبل ؛ ولا يزال الحفر قائماً فى تلك المنطقة وسينتج عن ذلك دون شك العثور على طائفة أخرى من الآثار الهامة .

ابراهيم احمد رزقانه

المصادر :

Lefebvre: Le Tombeau de Petosiris, 1re partie, Description

سامى جبره : تقارير حفائر الجامعة المصرية فى تونة الجبل من سنة ١٩٣١ إلى سنة ١٩٣٩

فهرس الموضوعات